

**“ANÁLISIS DEL MODELO DE USO-VISITA DE LOS
DEPORTISTAS-TURISTAS DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS”**



DIRECTORA:

DRA. SOCORRO REBOLLO RICO

DOCTORANDO:

PABLO LUQUE VALLE

UNIVERSIDAD DE GRANADA

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN FÍSICA Y DEPORTIVA

Año 2011

Editor: Editorial de la Universidad de Granada
Autor: Pablo Luque Valle
D.L.: GR 1410-2012
ISBN: 978-84-694-9405-9

**“ANÁLISIS DEL MODELO DE USO-VISITA DE LOS
DEPORTISTAS-TURISTAS DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS”**

DIRECTORA:

DRA. SOCORRO REBOLLO RICO

DOCTORANDO:

PABLO LUQUE VALLE



UNIVERSIDAD DE GRANADA

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN FÍSICA Y DEPORTIVA

AÑO 2011

INFORME DE LA DIRECCIÓN DE TESIS

Dña. Socorro Rebollo Rico, profesora de la Universidad de Granada y directora de la Tesis Doctoral cuyo título es:

“ANÁLISIS DEL MODELO DE USO-VISITA DE LOS DEPORTISTAS-TURISTAS DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS”.

Siendo su autor D. Pablo Luque Valle, perteneciente al programa de doctorado en “Ciencias Ambientales” del Departamento de Botánica, Ingeniería Civil e Ingeniería Química de la Universidad de Granada, en el curso académico 2000/2001.

Autoriza la presentación de la referida Tesis Doctoral para su defensa, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto del Ministerio de Educación y Ciencia nº 778/1998 de 30 de abril, publicado en el B.O.E. de 1 de mayo de 1998, por el que se regula el tercer ciclo de estudios universitarios, la obtención del título de Doctor y otros estudios de postgrado.

Informando que la presente Tesis Doctoral, realiza por el Doctorando, en la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte en el Departamento de Educación Física y Deportiva de la Universidad de Granada, es un trabajo original, cumple los requisitos formales y mantiene el rigor científico y académico exigible.

Y para que conste y surta sus efectos en el expediente correspondiente, expido el presente en Granada a cinco de julio de dos mil once.

Fdo. Socorro Rebollo Rico.

**A los cuatro pétalos de mi vida;
mi madre, Encarnación,
mi pareja, Guadalupe,
mi hija, Paula Martina, y,
mi perra, Niebla.**

AGRADECIMIENTOS.

Quisiera comenzar agradeciendo a la persona que con su tesón, ilusión y guía ha hecho posible que este trabajo haya visto la luz. Sin duda, me refiero a mi directora de tesis doctoral, la Dra. Socorro Rebollo Rico. Desde el primer día que nos conocimos me mostró su disposición para ayudarme en todo lo que conlleva la elaboración de una tesis doctoral. Gracias por tu entrega. Gracias por abrirme las puertas de tu casa. Gracias por tu profesionalidad y por su calidez personal.

Agradecer en especial a todas las personas que conforma el magnífico equipo técnico del Programa de Vías Verdes-Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Todas ellas han sido partícipes de esta investigación. Gracias Carmen, Arantxa, Nerea, Eduardo, Maximiliano, Javier, José Manuel y Domingo, por vuestras valiosas informaciones, numerosos ánimos, colaboración con los pasaportes de vías verdes y ejemplar paciencia durante estos años de innumerables correos electrónicos.

Mi agradecimiento a los técnicos y políticos de los órganos gestores de las Vías Verdes de Andalucía por atenderme cuantas veces lo precisé, por aportarme toda la información y documentación necesaria y por vuestro apoyo para que este estudio saliera hacia delante. En especial gracias a Maite Acosta (Ayuntamiento de Serón), Loli Gómez (Ayuntamiento de Olula del Río), José Miguel Torrecillas (Ayuntamiento de Lucainena de las Torres), Carolina Bonhomo (Ayuntamiento de Rota), Rafael Guerrero (Ayuntamiento de Chipiona), María Jiménez (Fundación de la Vía Verde de la Sierra), Francisco Sánchez (Consortio Vía Verde de la Campiña-Diputación de Córdoba), Teba Roldán (Consortio de la Vía Verde de la Subbética), Jorge Cubero (Ayuntamiento de Baena), M^a José Domínguez (Mancomunidad de Municipios Beturia), Maite Barroso (Ayuntamiento El Granado), José María González (Mancomunidad Campiña Andevalo), Roberto Aybar (Consortio Vía Verde del Aceite), Juan Ignacio Rodríguez (Ayuntamiento de Linares), José Antonio Rodríguez (Consortio Vía Verde de la Campiña-Diputación de Sevilla), Miguel Ángel Marín (Ayuntamiento de Camas) y Rafael Pérez (Parque Natural Sierra Norte de Sevilla).

A los técnicos de Adif, Pablo Martínez, y FEVE, José Luis Martín, por su inestimable colaboración e información sobre el patrimonio ferroviario andaluz y su conversión en Vías Verdes.

Al gerente del Consorci Vies Verdes de Girona, Emili Mató, por su disposición a prestarme información y documentación e interés por que saliera esta investigación.

Al personal de la Biblioteca y Archivo Histórico Ferroviario (FFE) en Madrid que con profesionalidad me atendieron y aportaron cuanta documentación le solicité.

A Antonio Baena, Antonio Granero, Raquel Pérez, Juan Palomares y David Moscoso; Doctores que me prestaron sus tesis doctorales y me aportaron consejos para elaborar la mía.

A las personas que hicieron posible la traducción del cuestionario a otros idiomas. Al inglés, mi primo Juan; al francés, mi colega y amiga Elise Fayard y al portugués, mi buena amiga Esther Corbacho.

A los delegados provinciales de la Federación Andaluza de Espeleología y Federación Andaluza de Orientación y a Francisco Jiménez, responsable de la Oficina Técnica de la Federación Andaluza de Montañismo, por la información aportada sobre los recursos deportivos situados en el entorno de las distintas Vías Verdes andaluzas.

A Rafael Arroyo, del Servicio Ambiental del GDR de la Subbética, por su dedicación y empeño en la elaboración de los mapas presentes en esta tesis doctoral.

A Fernando Ugía, por la importante información aportada sobre la historia ferroviaria y minera del Cerro del Hierro.

A Juan Santiago, ex ferroviario de la Estación de Cabra, por los datos y documentos aportados en torno al Tren del Aceite.

Al emprendedor Andrés Jiménez por aportarme su experiencia y sabiduría sobre la Vía Verde de la Sierra y por abrirme las puertas de su empresa Vía-Viva.

A José María Nasarre, por orientarme en el tedioso mundo del ordenamiento jurídico español y en la aportación de información en torno al mundo del deporteturismo de montaña.

A las hermanas Mesa (M^a José y Belén) y a Llenalia García, por sus excelentes consejos en la elaboración del cuestionario y planteamiento del trabajo de campo, así como su ayuda en el análisis estadístico.

A José Antonio Pérez, Manuel Parra y Kake Rovira, mis maestros en las actividades físicas en el medio natural.

Por su puesto, debo agradecer a mi madre (Encarnación) y padre (Pablo), que hicieron posible que tuviera unos estudios universitarios y, ellos, sin saberlo, fueron los que sembraron en mí, la semilla de mi amor por la naturaleza y los deportes practicados en ésta; a mis hermanos (Pepe, Manolo y Kiko), por su apoyo y ánimo

continuo; a mi pareja (Guadalupe), por entenderme en los momentos de tensión y por sus consejos en la redacción de la tesis doctoral y a mi bebé (Paula Martina), por acompañarme tantas horas en el despacho, dejando que este documento avanzará según disfrutabas de tus primeros meses de vida y haciéndome reír cuando más lo necesitaba.

Finalmente, a todos los *viaverdistas* que con su presencia en las Vías Verdes hacen posible que estas infraestructuras tengan razón de ser y, particularmente, a aquellos deportistas-turistas que en el otoño del 2010 me prestaron unos minutos de su tiempo para responder a las preguntas que les planteaba, haciendo posible que esta investigación tuviera sentido.

ÍNDICE GENERAL

PRESENTACIÓN.	16
<u>Primera Parte:</u>	19
<u>Fundamentación Teórica.</u>	
CAPÍTULO I. ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.	20
1. Aproximación histórica: origen y evolución.	21
1.1. Aproximación histórica a las actividades físicas en la naturaleza.	21
1.2. Aproximación histórica al turismo deportivo.	24
2. Términos y clasificaciones.	27
2.1. Conceptos y clasificaciones de las actividades físicas en la naturaleza.	27
2.2. Conceptos y clasificaciones del turismo deportivo.	29
3. Expansión de estas manifestaciones.	34
3.1. Expansión de las actividades físicas en la naturaleza.	34
3.2. Expansión del turismo deportivo en la naturaleza.	36
4. Valores y características de estas manifestaciones.	38
4.1. Valores y características de las actividades físicas en la naturaleza.	38
4.2. Valores y características del turismo deportivo en la naturaleza.	39
5. Tendencias.	40
5.1. Tendencias en las actividades físicas en la naturaleza.	40
5.2. Tendencias en el turismo deportivo en la naturaleza.	41
CAPÍTULO II. VÍAS VERDES.	43
1. Concepto de vía verde.	44
1.1. Concepto a nivel internacional.	44
1.1.1. Enfoque norteamericano y australiano.	44
1.1.2. Enfoque europeo.	45
1.2. Concepto en España.	46
2. Aproximación histórica a las vías verdes.	48

3. Gestión en torno a las vías verdes.	52
3.1. A nivel internacional.	52
3.2. El caso de España.	54
3.2.1. Cómo crear una vía verde.	54
3.2.2. Órganos gestores de las vías verdes.	57
4. Normativa en torno a las vías verdes.	58
4.1. Régimen jurídico de los bienes sobre los que se proyecta una vía verde.	58
4.2. Régimen jurídico de uso y gestión de una vía verde.	60
4.2.1. Ordenanzas reguladoras.	61
4.2.2. Función de policía y vigilancia.	61
4.2.3. Estado actual.	63
5. Características de las vías verdes.	65
5.1. Características físicas.	66
5.2. Características comerciales.	67
5.3. Características de los usuarios-visitantes.	68
6. Infraestructura y equipamiento. Diseño de las vías verdes.	68
6.1. Vías verdes en Andalucía.	68
6.1.1. Vías verdes andaluzas acondicionadas.	70
6.1.2. Vías verdes andaluzas no acondicionadas.	71
6.2. Infraestructura y equipamiento de las vías verdes.	71
6.3. Uso de la marca y señalización en las vías verdes.	74
6.4. Diseño de las vías verdes.	76
6.5. El futuro de las vías verdes en Andalucía.	79
CAPÍTULO III. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.	81
1. Necesidad de un desarrollo sostenible en las actividades físicas en la naturaleza y turismo deportivo en la naturaleza.	82
1.1. Conflicto entre deporte, turismo y medio ambiente.	83
1.2. Impacto ambiental de las actividades físicas en la naturaleza y turismo deportivo en la naturaleza.	85

2. Vías verdes y sostenibilidad.	88
2.1. Transformación del mundo rural. Deporte y turismo.	89
2.2. Vías verdes y sostenibilidad social.	91
2.2.1. Vías verdes y salud.	91
2.2.2. Vías verdes y movilidad urbana.	94
2.2.3. Vías verdes y reutilización del patrimonio ferroviario.	98
2.3. Vías verdes y sostenibilidad económica.	100
2.3.1. Vías verdes y formación para el empleo.	100
2.3.2. Vías verdes y oportunidad de empleo.	102
2.4. Vías verdes y sostenibilidad medio ambiental.	103
2.4.1. Vías verdes y planificación.	103
2.4.2. Vías verdes como recurso de educación ambiental.	105
CAPÍTULO IV. MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.	108
1. Introducción a los estudios de modelos de usuarios-visitantes a espacios naturales protegidos.	109
2. Tipología de usuarios-visitantes en espacios naturales protegidos.	110
3. Introducción a los estudios de modelos deportivos.	114
4. Tipología de deportistas.	115
5. Tipología de ciclistas y senderistas.	116
<u>Segunda Parte:</u>	120
<u>Planteamiento y Desarrollo de la Investigación.</u>	
CAPÍTULO V. METODOLOGÍA.	121
1. Planteamiento del problema.	122
2. Diseño de la investigación.	125
3. Objetivos científicos y variables objeto de estudio.	127
3.1. Objetivo general.	127
3.2. Objetivos específicos.	127
3.3. Variables.	127
4. Método de investigación.	129

4.1. Población y muestra.	129
4.1.1. Población.	129
4.1.2. Características de la muestra.	131
4.1.3. Técnica de muestreo.	133
4.1.4. Tamaño de la muestra.	135
4.1.5. Error muestral.	136
4.2. Técnica de obtención de datos.	137
4.2.1. Técnicas de obtención de datos.	137
4.2.1.1. Observación documental.	137
4.2.1.2. Observación mediante encuesta.	138
4.2.2. Instrumento de recogida de información: cuestionario.	140
4.2.2.1. Clase de cuestionario.	141
4.2.2.2. Tipos de preguntas.	142
4.2.2.3. Diseño del cuestionario.	143
4.2.2.4. Relación de variables con las preguntas del cuestionario.	145
4.3. Procedimiento.	146
4.3.1. Procedimiento de elaboración del cuestionario.	146
4.3.2. Procedimiento aplicación del estudio piloto.	150
4.3.3. Procedimiento de validez y fiabilidad del cuestionario.	152
4.3.3.1. Validez del cuestionario.	153
4.3.3.2. Fiabilidad del cuestionario.	153
4.3.4. Procedimiento de aplicación del cuestionario.	154
4.3.4.1. Elección de estación, días y horario.	155
4.3.4.2. Elección de los puntos de muestreo.	158
4.3.4.3. Criterios de selección de la muestra.	163
4.3.4.4. Revisión de la entrevista y ficha final de entrevista.	165
4.3.4.5. Materiales utilizados en el trabajo de campo.	165
4.3.5. Clasificación: codificación y tabulación.	168

4.3.6. Tasa de no respuesta.	169
4.4. Análisis de resultados.	169
4.4.1. Técnicas de análisis documental.	169
4.4.2. Técnicas de análisis cuantitativo.	169
4.4.2.1. Análisis descriptivo.	169
4.4.2.2. Análisis exploratorio. Análisis de clusters.	170
4.4.2.3. Análisis inferencial.	172
5. Planificación de la investigación.	173
CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.	175
1. Objetivo 1: Conocer el perfil del usuario-visitante de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	176
1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	176
1.2. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	195
1.3. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	201
2. Objetivo 2: Identificar el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	204
2.1. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	204
2.2. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	217
2.3. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	219
3. Objetivo 3: Valorar a través de los usuarios-visitante el modelo de gestión de las vías verdes acondicionadas.	222
3.1. Valoración de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general.	222
3.2. Comportamiento del consumidor.	227
4. Objetivo 4: Estudiar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	233
4.1. Influencia del perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas sobre las	233

características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	
4.2. Influencia del perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas sobre las características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	265
4.3. Influencia del perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas sobre las características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	276
5. Objetivo 5: Analizar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	281
5.1. Influencia del modelo de usuario-visitante sobre la valoración de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	281
5.2. Influencia del modelo de usuario-visitante sobre el comportamiento del consumidor de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	296
6. Objetivo 6: Diferenciar los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	309
6.1. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	310
6.2. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	323
6.3. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	326
6.4. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	329
6.5. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	331
7. Objetivo 7: Estudiar la influencia del perfil sociodemográfico sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	336
7.1. Influencia del perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	336

CAPÍTULO VII. DISCUSIÓN.	342
1. Objetivo 1: Conocer el perfil del usuario-visitante de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	343
2. Objetivo 2: Identificar el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	352
3. Objetivo 3: Valorar a través de los usuarios-visitante el modelo de gestión de las vías verdes acondicionadas.	361
4. Objetivo 4: Estudiar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas y Objetivo 5: Analizar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	364
5. Objetivo 6: Diferenciar los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	368
6. Objetivo 7: Estudiar la influencia del perfil sociodemográfico sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	369
CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES.	372
1. Objetivo 1: Conocer el perfil del usuario-visitante de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	373
2. Objetivo 2: Identificar el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	374
3. Objetivo 3: Valorar a través de los usuarios-visitante el modelo de gestión de las vías verdes acondicionadas.	375
4. Objetivo 4: Estudiar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	376
5. Objetivo 5: Analizar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	377
6. Objetivo 6: Diferenciar los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	378
7. Objetivo 7: Estudiar la influencia del perfil sociodemográfico sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	379
CAPÍTULO IX. FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.	380
CAPÍTULO X. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.	383

ÍNDICES COMPLEMENTARIOS. TABLAS, GRÁFICOS, FIGURAS Y FOTOGRAFÍAS.	419
1. Índice de Tablas.	420
2. Índice de Gráficos.	428
3. Índice de Figuras.	435
4. Índice de Fotografías.	437
ANEXOS.	439
1. Anexo 1: Cuestionario en español y hoja de control.	440
2. Anexo 2: Tarjetas de respuestas.	448
3. Anexo 3: Relación de la muestra según la vía verde, día, jornada y punto de muestreo.	452
4. Anexo 4: Relación de puntos de muestreo utilizados en las vías verdes andaluzas acondicionadas.	459
5. Anexo 5. Estadillo de aforo.	462

PRESENTACIÓN.

La tesis doctoral que tienen en sus manos fue realizada gracias a la concesión de una licencia de estudios e investigación por la Resolución de 28 de julio de 2010, de la Dirección General de Profesorado y Gestión de Recursos de la Consejería de Educación para el curso escolar 2010-2011.

Dicha investigación ha sido defendida en la línea de investigación Turismo, Deporte y Medio Ambiente del Departamento de Actividad Física y Deportiva de la Universidad de Granada.

Con la guerra civil española quedaron muchas líneas ferroviarias sin ejecutar y otras acabadas pero sin que por ellas pasara tren alguno, es lo que se conoce en el sector ferroviario como *construcciones abandonadas*. Más adelante, las que sí tuvieron tránsito, la escasa rentabilidad provocó que en el siglo pasado entre los años cincuenta y setenta se cerraran numerosas líneas de vía estrecha de carácter industrial y minero, involución que se intensificó notablemente en la década de los ochenta con la clausura de ferrocarriles de ancho normal y propiedad del estado; conformando una vasta malla de kilómetros y numerosas obras de fábrica abandonadas por todo el territorio nacional. Esta situación derivó en una gran dispersión de patrimonio industrial en situación caótica y ruinoso, ocupaciones ilegales de terceros, actos de vandalismo y pillaje, costes elevados de mantenimiento de infraestructuras no utilizadas, costes por responsabilidad civil, mala imagen de la entidad pública o privada propietaria de la vía ferroviaria, etc.

La sociedad civil ha demandado la utilización de estas infraestructuras para distintos usos. En ocasiones se ha solicitado el uso de los edificios ferroviarios (estaciones-apeaderos, almacenes, casillas guardaguas, etc.) para hostelería-alojamiento, vivero de empresas, sedes sociales, centro de interpretación de la naturaleza, viviendas particulares, etc. En cambio, en otras tantas se ha pedido el uso de la propia vía para la puesta en marcha de trenes turísticos¹, ciclorail² y/o vías verdes, es en este último caso donde se centrará nuestra investigación.

¹ Quizás fue el primer uso que se solicitó para reutilizar una vía ferroviaria en desuso, tenemos claros ejemplos en Reino Unido con el tren turístico *Boadwin and Wenford Steam Railway*; Noruega con el tren turístico en el *Línea Flâm* o el *Ferrocarril Thamshavn*; Francia tiene abundantes trenes turísticos, *Chemin de Fer de la baie de Somme* (CFBS), *Chemin de fer du Puy du Fou* (CFPF) o *Chemin de Fer du Vivarais* (CFV);... y en España como muestra tenemos trenes turísticos considerados de lujo como el *Transcantábrico* (zona norte de España) o *Al Andalus Expreso* (Andalucía) y los trenes turísticos *Limón*

En 1993, nació el Plan Tejido Verde creado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) y que conjunto con las empresas públicas de RENFE y FEVE, encargaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la elaboración de un inventario de líneas férreas en desuso. Éste sirvió para descubrir más de 7.600 kilómetros de caminos de hierro abandonados.

En esta época del ocio y el tiempo libre asistimos a una expansión social del binomio Actividades Físicas en la Naturaleza y Turismo Deportivo en la Naturaleza. Las estadísticas nos revelan que las actividades deportivas más practicadas por los turistas de naturaleza son el senderismo y el cicloturismo. Fruto de este fenómeno se creó el Programa “Vías Verdes”, por parte de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. España en la actualidad cuenta con más de 1.800 kilómetros de este tipo de infraestructura no motorizada. Por tanto, los deportistas y turistas encuentran en éstas, gracias a sus características inherentes, una excelente opción para planificar sus actividades o sus viajes.

Ante el auge de las vías verdes y las escasas investigaciones que han tenido a éstas como objeto de estudio; decidimos “analizar el modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas”.

El documento que tienen ante ustedes se estructura en dos partes cada una de ellas dividida en capítulos, que responden a la lógica interna del proceso de investigación, así como al ajuste de los aspectos formales de un trabajo de estas características.

La primera parte la dedicamos a la fundamentación teórica del trabajo de investigación; es la que marca los cimientos básicos para entender lo que posteriormente trataremos en la segunda parte. Dado que el objeto de estudio versa sobre las vías verdes acondicionadas en Andalucía, al no existir investigaciones similares y ser infraestructuras no motorizadas con una amplitud de modelos de usos, hemos recurrido a fuentes secundarias relacionadas con las prácticas ahí realizadas y con los objetivos de la investigación. En el capítulo I nos acercamos a las actividades físicas en la naturaleza y al turismo deportivo en la naturaleza, las vías verdes están

Expres (Alicante), *Tren de la Fresa* (Madrid), *Tren de Cervantes* (Madrid), *Tren de Soller* (Palma de Mallorca), *Eusko Tren* (Guipúzcoa) y por supuesto, *Ferrocarril Minas de Riotinto* (Huelva). Cuando se cerró el F.C. Tren del Aceite en la Subbética Cordobesa, la Mancomunidad de Municipios de la Subbética a finales de los ochenta del siglo pasado inició las oportunas gestiones para crear el Tren Turístico Tren del Aceite; finalmente, este proyecto derivó en la creación de la actual Vía Verde de la Subbética.

² Esta curiosa propuesta consiste en colocar encima de los raíles del tren una plataforma donde se acoplan dos bicicletas y se pueda pedalear recorriendo la propia vía del tren; algo similar a una dresina a pedales. Francia presenta numerosas ofertas, *vélorail d'Allanches-Cantal-Auvergne*, *vélorail Charente-Limousine* o *vélorail du Val de Maizet*, etc. y en España está el *ciclorail Salinas de Pisuerga a Mudá* (Palencia) o *ecorail de Cardener* (Barcelona).

ubicadas en el capítulo II, la sostenibilidad la tratamos en el capítulo III y acabamos con el capítulo IV donde hablamos de los modelos de visitantes a espacios naturales protegidos, modelos deportivos y modelos de ciclistas y senderistas.

La segunda parte de esta tesis doctoral plantea y desarrolla propiamente la investigación. Se segmenta en otros tantos capítulos donde tratamos la metodología en el capítulo V, hablamos de los resultados en el siguiente capítulo, la discusión se encuentra en el capítulo VII, en el octavo capítulo redactamos las conclusiones del trabajo y por último, en el capítulo IX expresamos las perspectivas de futuro a raíz de esta nueva línea de investigación.

Finalizamos, como no podía ser de otra manera, con la exposición de la extensa revisión bibliográfica realizada, así como con los índices de figuras, tablas, gráficos y fotografías, y por último, se hallan los anexos.

Con la aportación de la tesis doctoral que aquí se presenta *“Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las Vías Verdes Andaluzas”*, pretendemos aportar un conocimiento objetivo, fruto de un proceso científico; abrir nuevos campos de investigación científica y asimismo, hacer una aportación de utilidad a los órganos gestores, empresas y usuarios-visitantes de las vías verdes en general y de Andalucía, en particular.

PRIMERA PARTE.

FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

CAPÍTULO I.

ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.

“Ha de ser en un llano
de tierras a medio labrar;
el cielo no se sepa
si de verano o si otoñal.
Entre los dos, un chopo
con toda su serenidad.
De pronto, que pase el tren
y un bando de gorriones
échese a volar:
entonces justamente
Allí será.”

(Agustín García Calvo. Poema 8. Salamanca-Zamora. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

1. APROXIMACIÓN HISTÓRICA: ORIGEN Y EVOLUCIÓN.

1.1. APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA.

Toda aproximación a los orígenes y evolución de las Actividades Físicas en la Naturaleza (AFIN) ha de tener en cuenta ciertos momentos, hechos, épocas, autores,... históricos y contemporáneos. Deteniéndonos con más detalle en España y dando algunas pinceladas de lo acontecido fuera de nuestras fronteras, haremos un sucinto repaso desde el hombre primitivo hasta nuestros días.

En el devenir histórico habría que considerar el Hombre Primitivo el cual vivía en íntimo contacto con la naturaleza y dependiendo absolutamente de ella, para éstos lo esencial era sobrevivir³. La Época Griega, existe una liberación respecto de la relación de supervivencia que el hombre mantiene con la naturaleza: el hombre pasa a ser un animal político (Aristóteles). Se plantea la dualidad de alma y cuerpo, la educación del cuerpo estará referida a la preparación de guardianes y soldados y al cultivo de la belleza corporal como sombra del alma. En la época del Imperio Romano las actividades físicas estaban dirigidas hacia la guerra y al espectáculo. Las AFIN aquí tienen su existencia, se presupone, en la preparación de los soldados para la guerra, las cuales se practicaban en plena naturaleza. En estos dos últimos períodos, la naturaleza representa para el esclavo su lugar de trabajo y para el hombre libre, noble y aristócrata el lugar de contemplación, estética y recreación.

Durante la Edad Media (s.V- s.XV), el culto del cuerpo y la práctica de actividad física en contra de lo que se ha dicho siempre, se relacionaba con el espectáculo popular y callejero como el arte de la guerra, entendida en este caso, como preparación física y como juego o diversión. En este tiempo estas prácticas, parten del gran contacto que los ciudadanos tenían con la naturaleza haciendo de ella su vida: caza, pesca, agricultura, guerra,...; por tanto, cabe deducir que los primeros momentos de vida de los juegos eran practicados en el campo, así como, práctica en el medio natural como preparativos para la guerra. Podemos decir, que pudieron ser los inicios de los juegos en la naturaleza, pero sin tener la finalidad que hoy éstos tienen sino que se realizaban en el monte por ser el lugar donde se realizaba la vida; muy pocos vivían en las ciudades. Como ejemplos tenemos a Alfonso X El Sabio que realizó la primera clasificación de ejercicios físicos (entendidos como juegos), en la

³ Para Olivera (1989, citado por Parra, 2001b) considera que las prácticas deportivas actuales son un símbolo cultural que viene predeterminado por unas prácticas ancestrales.

introducción del “*Libro del Axedrez*”, donde habla de Juegos de a Caballo, Juegos de a Pie y Juegos Sentados. Los primeros son los orígenes de las actuales actividades ecuestres. Y Alfonso XI publica el “*Libro de la Montería*”, se presenta como el documento cinegético más valioso de toda la Edad Media y probablemente de toda la historia española.

En el Renacimiento (segunda mitad del s.XV-s.XVI), se inició el desarrollo de los conocimientos que nos llevaron a intentar controlar la naturaleza, con autores como Copérnico (1473-1543), Kepler (1571-1630) y Mercurialis con su “*De Arte Gymnastica*” en 1569. Como caso español tenemos la publicación en 1553 del “*Libro del Ejercicio Corporal y de sus provechos*” por el Dr. Cristóbal Méndez; este libro consta de cuatro tratados divididos cada uno de ellos en otros tantos capítulos. Podemos apreciar que en el tratado tercero en su primer capítulo habla de la caza, equitación y de juegos tradicionales y en el capítulo siguiente recomienda a los mancebos ejercicios de armas, juego de pelota y equitación.

Entre los Humanistas, Locke (1652-1704) preconizó que la educación física debía basarse en la naturaleza pero estando sujeta a una autoridad, la de la sociedad. Con nombre propio en el s. XVIII está Rousseau (1712-1778) quién con su obra “El Emilio” defendía que el niño debía ser educado sin ser considerado como un adulto; había que volver al medio natural, en la educación física debían existir juegos y deportes al aire libre. Sus teorías gozarán de aceptación entre numerosos seguidores, entre los que destaca Goethe y Pestalozzi. Su influencia fue igualmente decisiva para los seguidores de la denominada Escuela Nueva y sobre los creadores de los *sistemas naturales* en Educación Física. Bernard Basedow (1723-1790) fundó en Dessau en 1771 su *Filantropinum*, aplicando las ideas naturalistas en un programa escolar; inspirado en éste, Christian G. Salzmann (1744-1811) abre en 1784 otro Instituto de Filantropinum en Schenepfental, donde Guts Muths, crea su filosofía de la *Gimnasia Pedagógica*, padre de esta corriente. En España con nombre propio destaca Francisco de Amorós y Ondeano (1770-1848), militar de formación y seguidor de Pestalozzi, buscaba la formación del hombre integral a través de la gimnasia, inventó aparatos y fundó gimnasios; aunque fue en Francia donde maduró y desarrolló sus teorías y prácticas.

En la I República (1873-1874) y Restauración (1874-1923) de España hay que detenerse en la Institución Libre de Enseñanza -ILE- (1876-1940). Giner de los Ríos, el Sócrates Español (como lo llamó Unamuno) fundó la ILE en 1876. Convirtió las excursiones en la piedra angular de su sistema educativo, entre éstas estaban las excursiones a la naturaleza; desde la puramente recreativa hasta la que fijaba unos

objetivos científicos muy concretos. De la primera surgen los *juegos en el campo* y el goce de la naturaleza. En 1904 miembros del ILE fundaron el “Club Alpino Español” (1904) o la “Real Sociedad Española de Alpinismo Peñalara” (1915). De esta institución surgieron los discípulos, Padre Manjón creador de las “Escuelas del Ave María” y Cossío, quién inició las *colonias escolares* de vacaciones a partir de 1887. Entre tanto, a nivel internacional, en Estados Unidos nace el primer campamento con fin educativo en 1861, fue promovido por Frederick Williams Gunn (director de la “Gunnery School”), como parte del programa de verano para los alumnos de su colegio. En 1913, el militar francés Goerges Hébert presenta su *Método Natural*, siendo un canto a la vida, al aire libre y al trabajo en la naturaleza, era seguidor de Amorós. Gaulhofer y Streicher, en 1919 crean la *Gimnasia Natural Austríaca*, igualmente intentan acercar el ejercicio físico a la naturaleza.

En España durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) nace el *Escultismo* o *Movimiento Scouts*, creado por el militar británico Baden Powel en 1907. Su filosofía era más que la diversión de las excursiones y campamentos, el desarrollo de la calidad humana, aprendiendo a ser útiles a los demás; siempre listo para cuidar de ti mismo y ayudar a los que lo necesitaban. El Escultismo llega a España en 1912 (Funollet, 1994) o 1914⁴ como “Exploradores de España”; entre 1928 y 1930 nacen en Cataluña los “Minyons de Muntanya” germen del Escultismo en nuestro país. En 1940, se prohíbe la existencia de los “Exploradores de España”, etapa difícil para el Escultismo Español. El movimiento scouts se extiende por España hasta llegar a Andalucía a través de la Asociación Nacional de los Exploradores de España, fundando la “Tropa Uno” del Distrito de Andalucía en Ronda en 1914⁵, siguiéndoles otros grupos en otras tantas ciudades andaluzas (Cádiz, Granada, San Fernando,...) hasta nuestros días. El mismo Baden-Powell visita distintos Grupos Scouts de España entre 1918 y 1935.

En el periodo de la II República española (1931-1936), se reformó la política educativa, preocupándose principalmente por la educación primaria. Respecto a la educación física, entre 1931 y 1932 se plantearon otros medios y métodos generales de la educación física dentro de una corriente higienista. Junto a la educación física se trataron actividades extraescolares, donde aparecían juegos, actividades físicas y recreativas, como son el caso de las *Semanas Pedagógicas* y *Semanas del Niño*. Igualmente, la educación física formal se vio reforzada por lo que dio en denominarse

⁴ Véase la web oficial de ASDE, <http://www.asde.scouts-es.net>

⁵ Según D. José Pacheco, miembro de ASDE-SCOUTS-ES.

instituciones circumescolares, especialmente las *Colonias Escolares* y las *Misiones Pedagógicas*⁶ (creadas por Cossío), distribuidos por toda España.

Durante el Franquismo (1936-1975), por Decreto de 17 de mayo de 1940 del Ministerio de Educación Nacional, la ILE fue declarada ilegal y se le aplicó el Decreto 108 de la Junta de Defensa Nacional de 1936 sobre partidos políticos y agrupaciones sociales contrarias al Movimiento Nacional. La instrumentación política de las actividades físicas y de los deportes se dará desde el ámbito educativo hasta las organizaciones juveniles del régimen. En esta época la educación física, los deportes, las actividades de “aire libre” y campamentos⁷ serán los fundamentos de la política de juventud como medio de reclutar sujetos para sus organizaciones (“Frente de Juventudes” -hoy recordada como O.J.E. (“Organización Juvenil Española”)- y “Sección Femenina de F.E.T. y de las J.O.N.S.”) y además era parte de los procesos de formación sus dirigentes.

En la actualidad su evolución va en aumento gracias al asociacionismo, difusión, titulaciones deportivas y académicas, introducción en el sistema educativo,... factores analizados más adelante.

1.2. APROXIMACIÓN HISTÓRICA AL TURISMO DEPORTIVO.

El turismo, tal y como lo entendemos hoy en día, tiene sus inicios hace poco tiempo, no obstante este fenómeno de masas tiene antecedentes históricos claros. En

⁶ Por la Real Orden de 6 de marzo de 1931, se nombra una Comisión “*que organice y dirija una misión pedagógica para llevar por España un curso de perfeccionamiento ambulante que surta sus efectos beneficiosos sin apartar al maestro de su escuela y viviendo su personal técnico el ambiente que el profesor vive a diario*”. La Comisión se creó pero el cambio de régimen llegó antes de comenzar sus actividades. Fue el Ministro de Instrucción, Marcelino Domingo, quién creó el Patronato de Misiones Pedagógicas el 29 de mayo de 1931, según advierte Jiménez-Landi, 1998. “*El programa desarrollado en cada pueblo y confeccionado circunstancialmente, ha consistido en dos o tres sesiones diarias; una de índole puramente pedagógica con excursiones al campo, cuando el tiempo lo permitió, con grupos de niños de varias escuelas, acompañados de sus maestros. Las charlas ocasionales, los juegos educativos, alternaban con música selecta, canciones regionales y lecturas infantiles*”, según puede leerse en “El Diario en el Valle de Valdivieso. Misiones Pedagógicas”, Diario de Burgos el 24 de julio de 1934.

⁷ El horario general que se desarrollaba en estos Campamentos eran similares al que se desarrollaba en el Campamento “San Fernando”, sede de los campistas de Cabra (Córdoba): *Levantarse, Aseo, Desayuno, Uniformarse y Arreglo de Tiendas de Campaña, Izar Banderas, Revista de Tiendas de Campaña, Educación Patriota, Actividades de Playa, Almuerzo, Siesta, Tiempo de Canciones, Actividades Deportivas y Actividades de Aire Libre, Duchas-Aseo, Uniformarse, Bajar Banderas y Cultos a los Difuntos, Cena y Dormir. Algunos días existían excursiones: visita a Puerto Santa María, Visita a Cádiz, Visita al Zoológico de Jerez. Los domingos había Misa y Educación Religiosa.* Entre las Actividades de Aire Libre se practicaban: *vivaqueos, senderismo, cabuquería, construcciones de fortuna, circuitos de aventura, montaje de tiendas de campaña, orientación, natación en el mar...* Y en las Actividades Deportivas, se contaba con *campeonatos de Fútbol-Sala, Baloncesto, Balonmano, Voleibol y Atletismo (las disciplinas que se pudieran)*. Según nos informa D. Heliodoro Martín Gómez, Profesor de Educación Física titulado en la Academia de Mandos y Responsable del turno de Cabra (Córdoba) en el Campamento “San Fernando” en Puerto de Santa María (Cádiz).

primer lugar, tenemos que detenernos en la edad antigua, durante el periodo de la Grecia Clásica se daba gran importancia al ocio, y el tiempo libre se ocupaba en la cultura, religión y deporte. El desplazamiento de masas por excelencia se realizaba con motivo de asistir a los Juegos Olímpicos de la Edad Antigua en la ciudad de Olimpia, donde se mezclaban religión y deporte, quizás sea la primera manifestación de turismo deportivo pasivo (asistencia a un evento deportivo). Pero también eran comunes las peregrinaciones religiosas, como las que se dirigían a los oráculos de Delfos y de Dódona. Durante el Imperio Romano, eran habituales los desplazamientos a los baños termales, asiduos a espectáculos culturales (teatros) y deportivos (anfiteatros y coliseum) y los nobles realizaban viajes hacia sus villas romanas del campo o de la costa. Estos viajes de placer fueron posibles gracias a la paz romana, las vías de comunicación, prosperidad económica y tiempo libre.

Durante la Edad Media, existe un retroceso debido a la mayor conflictividad y recesión económica, con la excepción de las peregrinaciones religiosas, las cuáles no solo se mantienen sino que se potencian. Éstas ya habían existido en la época antigua, pero las dos grandes religiones, como el cristianismo y el islam, las extenderán a mayor número de creyentes y las rutas serán cada vez mayores: peregrinación a Tierra Santa, Camino de Santiago o el Hajj (peregrinación a La Meca), etc. Estas peregrinaciones ayudaron a la creación de caminos, elaboración de mapas, hospederías y mesones de peregrinos, ubicación de centros religiosos,...peregrinaciones que continuaran hasta nuestros días con fines religiosos, culturales, deportivos, etc.

En la Edad Moderna, aparecen los primeros alojamientos con el nombre de *hotel*⁸, que en aquel entonces eran las nuevas construcciones que se realizaban junto a los palacios para acoger al séquito que acompañaba a las personalidades cuando se desplazaban de un lugar a otro. Es también la época de las grandes expediciones marítimas de españoles, británicos y portugueses, que despertan la curiosidad y el interés por viajar por todo el mundo. A finales del siglo XVI surge la costumbre de mandar a los jóvenes aristócratas ingleses a hacer el *Grand Tour* al finalizar sus estudios, con el fin de complementar la instrucción de estos jóvenes aristócratas que en un futuro habrán de gobernar su país. Era un viaje de larga duración de tres a cinco años visitando ciudades europeas. También en estos años resurgen las visitas a las termas (centro termal de Bath) y baños fríos (playas de Niza o Costa Azul), como remedio terapéutico; siendo los orígenes del turismo cultural y turismo de salud, éste último relacionado con el turismo deportivo.

⁸ Palabra francesa que designaba los *palacios urbanos*.

Es posible afirmar que los viajes de placer tuvieron sus inicios en los últimos años del siglo XIX y los primeros del siglo XX. La gran expansión económica, seguida de una revolución industrial y científica hizo que el turismo fuera uno de los principales beneficiarios, para llegar a ser a finales del siglo XX la mayor industria del mundo. En 1841 Thomas Cook prepara el primer viaje organizado de la historia, considerándose el precedente del paquete turístico. Se percató de las enormes posibilidades económicas que podría llegar a tener esta actividad y creó en 1851 la primera Agencia de Viajes del mundo "Thomas Cook and son". Es la época de los viajes transoceánicos y la expansión del ferrocarril y más adelante del desarrollo del automóvil y del avión. La manera de entender el tiempo libre ha pasado por diversas etapas a lo largo de esta época; en el periodo de la postguerra de la II Guerra Mundial se asociaba con el sedentarismo y la relajación, a partir de la década de los sesenta surge el denominado *boom turístico* cuando empieza a existir junto con un importante avance del nivel cultural medio, una capacidad de ahorro que se extendió a amplias capas de la sociedad y les permitió pensar en gastar dinero para hacer turismo; todo esto apoyado por una mejora de las vías de comunicación y modernización de los transportes de masas. Y a partir de los años ochenta la característica definitoria del tiempo libre es la participación activa, produciéndose el segundo *boom turístico* (Triguero, 2010). En medio de estas dos épocas, como afirman Pegeassou, Bui-Xuan y Gleyse (1999, citado en Latiesa, 2001) el *sport tourism* cobra entidad a partir de 1950, apareciendo el término como tal en 1970 en Francia (Latiesa, 2001). Pero es, en esta última etapa, donde turismo y deporte caminan cogidos de la mano definitivamente (Villalba, Becerra, Expósito, Nieto y Torres, 2002; Latiesa, Rebollo y Paniza, 2002; Palou, 2008; Triguero, 2010); así lo confirman los estudios cuando *"estiman que entre una cuarta y una quinta parte de los turistas guardan algún tipo de relación con el deporte"* (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009, p.198). En esta línea se manifiesta Palou cuando afirma que *"el turismo con alguna relación con la práctica deportiva representa más del 35% del total mundial del montante de esta industria, tendiendo hacia el 60% en el año 2015"* (2008, p.560).

El consumo turístico hace referencia a la oferta y a la demanda; pues bien, una de las más novedosas ofertas turísticas se asocia al ámbito deportivo. Éste en las últimas décadas se ha convertido, junto al turismo, en otro gran mercado y fenómeno de masas (De Lucas, 2003; Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009). En la era postmoderna en la que nos encontramos el tridente turismo-deporte-naturaleza va unido en la oferta-demanda turística; es decir, se ha convertido en un interesante nicho de mercado.

2. TÉRMINOS Y CLASIFICACIONES.

2.1. CONCEPTOS Y CLASIFICACIONES DE LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA.

Se puede observar que aún no se tiene un concepto universal para nombrar a estas prácticas; quizás sea fruto del continuo avance existente en este plano del “deporte” o, por el contrario, sea tal la amplitud de dichas prácticas que sea preciso tener varios conceptos para designar a otros tantos grupos o modalidades de actividades. La diversidad de términos y definiciones para designar a éstas es muy amplia, utilizando indistintamente unos u otras para nombrar lo mismo a pesar de poder tener cada término connotaciones diferentes. En la tabla I.1 presentamos una relación de las más recientes acepciones, agrupadas en función de su vertiente educativa, actividades en la naturaleza y deportes de aventura, como realizan Parra (2001b) y Baena (2008); obviando las nombradas desde las normativas, dada la profusa legislación específica y sectorial (turismo, medio ambiente y deporte) existente en nuestro país y dado que sobrepasa el objeto de este trabajo. En el apéndice cd.1 puede verse una revisión más extensa de los términos con los que se nombran a estas actividades.

Tabla I.1: Año y autor/es y Distintas acepciones.

Año y autor/es.	Distintas acepciones.
Versión Educativa.	
2001, A.M. Aguado.	Actividades Físicas en el Medio Natural.
2001, M. Parra.	Actividades Físicas en la Naturaleza (AFIN).
2002, M ^a .L. Santos y L.F. Martínez	Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN).
2003, A. Baena y S. Baena.	Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN).
2006, A. Baena (citado por Baena, 2008).	Actividades Físicas de Aventura en el Ámbito Escolar.
2007, A. Granero y A. Baena.	Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN).
2008, H.F. Arribas.	Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN).
2010, J. Lamonedá.	Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN).
Versión Actividades en la Naturaleza.	
2003, A. Camps, J.L. Carretero y J.A. Landaberea.	Actividades Físico-Deportivas en el Medio Natural.
2003, J. Palomares	Actividades Físicas en la Naturaleza.
2004, A.M ^a Luque.	Actividades Turístico-Deportivas en la Naturaleza. Actividades Recreativo-Deportivas en la Naturaleza.
2004, A. Granero.	Actividades Físico-Deportivas en la Naturaleza.
2005, Jiménez y Gómez (citado por Baena, 2008).	Actividades Físico-Deportivas de Aventura en el Medio Natural.
2005, S. Lapetra y R. Guillén.	Actividades Físico-Deportivas en la Naturaleza. Actividades Físicas en la Naturaleza.
2008, R. González et al. (2008).	Actividades Físicas en el Medio Natural.
Versión Deportes de Aventura.	
2000, J.M. Aspas.	Deportes de Aventura.
2001, F. León y M. Parra.	Actividades Deslizantes de Aventura. Deportes “Glisse”. Deporte de LIZ.
2001, J. Savoldelli y A. Walther.	Deportes de Aventura.
2007, C. Águila.	Actividades Físicas de Aventura en la Naturaleza (AFAN).
2008, A. Baena.	Deportes Extremos. Deportes Fun. Deportes de Aventura (DA).

Fuente: Elaboración propia.

No es extraño, por tanto, que actualmente no exista una adecuada precisión conceptual y terminológica al referirnos a este fenómeno ni en el ámbito científico ni en el de los gestores (públicos o privados) ni en la sociedad en general. Como tampoco lo existen en el término deporte, como se reconoce en el artículo 2 de la Carta Europea del Deporte⁹ (1992) *“toda forma de actividad física que, mediante la participación casual u organizada, tienda a expresar o mejorar la condición física y el bienestar mental, estableciendo relaciones sociales u obteniendo resultados en competición a cualquier nivel”* (UNISPORT, 1993, p. 5). Dado nuestro objeto de estudio, nuestra postura es cercana a un concepto más amplio y reconocido por la comunidad en general, evitando tecnicismos que en nuestro trabajo exploratorio no tendrían sentido. Así pues, hablaremos indistintamente de Actividades Físicas en la Naturaleza (AFIN) o Actividades Físicas en el Medio Natural (AFMN); admitiendo en el término la inclusión de actividad física-recreativa y deporte, ya que generalmente los usuarios lo consideren como igual¹⁰; pero reconocemos que existe clara diferencia entre una manifestación y otra, tal y como diferencian el Diccionario de las Ciencias del Deporte (1992). Así pues, nos parece acertada la definición propuesta por Olivera y Olivera (1995b, p.112) *“aquellas actividades físicas de tiempo libre que buscan una aventura imaginaria sintiendo emociones y sensaciones hedonistas fundamentalmente individuales y en relación con un ambiente ecológico o natural”*, aunque estos autores se expresaron así para el término de actividades físicas de aventura en la naturaleza. Preferimos eliminar el vocablo aventura dado que a nuestro parecer cualquier actividad desarrollada en un ambiente cambiante, como es la naturaleza, lleva implícito una aventura.

La ambigüedad en la conceptualización de estas prácticas ha hecho que exista en la literatura específica un amplio abanico de clasificaciones, reflejadas en la tabla I.2. No obstante, hemos utilizado aquellas clasificaciones más clásicas gracias a su practicidad en el ámbito que nos ocupa, dejando atrás aquellas más complejas y propias de la teorización.

1. Clasificación según el elemento, Bouet M., (1968):

- Actividades de Agua: piragüismo, vela,...
- Actividades de Aire: parapente, paramotor,...

⁹ Definición acordada en 1992 en la 7ª Conferencia de los Ministros Europeos del Deporte, celebrada en Grecia.

¹⁰ En el estudio sobre hábitos deportivos de los españoles de García Ferrando (2006b) cuando se les pregunta por el carácter amplio o restringido de lo que se entiende por deporte, el 76% de la sociedad entiende *“todas las actividades físicas deben considerarse como un deporte”* y tan solo 10% manifiestan que *“habría que reservar el nombre de deporte a las actividades de competición”*.

- Actividades de Tierra: senderismo, escalada,...
 - Actividades del Mundo Animal: equitación, pesca-caza,...
2. Clasificación según el medio físico, Guillén, R., Lapetra, S. Y Casterad, J. (2000):
- Actividades en el Agua: submarinismo, rafting,...
 - Actividades en el Aire: aladelta, globo aerostático,...
 - Actividades en la Tierra: espeleología, carrera de montaña,...
 - Actividades en la Nieve: snowboard, esquí,...
 - Actividades en el Hielo: escalada en hielo, alpinismo/himalayismo,...

Tabla I.2: Año y autor/es y Criterios de clasificación.

Año y autor/es.	Criterios de clasificación.
1968, M. Bouet.	Elemento implicado.
1970, INEF de Madrid.	Fundamentales y complementarias.
1979, F. Casado.	Contenido educativo.
1986, P. Parlebas.	Situaciones deportivas-recreativas que pueden combinarse según distintos parámetros.
1986, I.N.S.E.P. de París (Amicale EPS).	Competencia de la actividad.
1991, A. Acuña.	Valor fundamental que se persigue con la práctica de estas actividades.
1991, Alonso et al.	Multicriterio.
1993, V. Martínez de Haro.	Multicriterio.
1994, L. Miracle.	Elemento implicado.
1994, F. Funollet.	Multicriterio.
1995, A. Olivera y J. Olivera	Multicriterio.
1995, F. Funollet.	Multicriterio.
1996, J. Ascaso et al.	Multicriterio.
1996, R. Bravo.	Multicriterio.
2000, R. Guillén, S. Lapetra y J. Casterad	Elemento implicado. Multicriterio.
2000, Canales y Perich (citado por Granero, 2004).	Nivel de accesibilidad.
2002, M. Parra, P. Luque y C.M. Rovira.	Multicriterio.
2003, A. Baena y S. Baena.	Multicriterio.
2003, D. Moscoso.	Multicriterio.
2005, J.E. Sánchez.	Fundamentales y complementarias.
2008, H.F. Arribas.	Multicriterio.

Fuente: Elaboración propia.

2.2. CONCEPTOS Y CLASIFICACIONES DEL TURISMO DEPORTIVO.

Como ocurre con el concepto anterior, no hay unanimidad en la precisión conceptual y terminológica de este fenómeno, ni en el ámbito de la investigación científica, ni en las administraciones públicas implicadas o del propio sector privado. El presentar una taxonomía del *turismo + deporte* no es una tarea fácil, dada la realidad ciertamente heterogénea y compleja desde el punto de vista de la oferta y la demanda. Numerosas son las acepciones y clasificaciones aportadas en función de unos u otros criterios. El ocio temático es excesivamente amplio, lo que implica muchas formas de turismo, podemos distinguir distintos segmentos: turismo de sol y playa, turismo

interior, turismo de salud, turismo congresual, turismo deportivo, turismo rural, etc. Y dentro de cada una de estas categorías individuales de turismo, nos encontramos a su vez con subdivisiones.

Esta dificultad a la hora de una denominación clara y universal, según Rivera (2010), se debe a la aparición continua de nuevas prácticas, variedad en la motivación de los usuarios y de los espacios, dualidad entre viajes comerciales y los preparados por cuenta propia y las actividades de los clubes o colectivos, solapamiento entre este tipo de turismo y otras tipologías de turismo (rural, de aventura, cultural, ecoturismo,...), atomización y fragilidad del tejido empresarial, incoherencia de la legislación vigente con el sector empresarial y confusas sinergias entre oferta y demanda.

En este estudio donde se interrelacionan deporte y turismo, dos ámbitos que son manifestaciones propias de la *civilización del ocio* del mundo actual (García Ferrando, Álvarez y Latiesa, 2007; Granero, 2007; Keller, 2001; Kurtzman, 2001; Lapetra y Guillén, 2010; Latiesa, Paniza, Madrid, 2000; Latiesa, 2001; Latiesa, Rebollo y Paniza, 2002; Luque, 2004b; Rebollo, 2000, 2002a y b, 2003; Rivera, 2010), por lo que nos centraremos en el turismo deportivo. Diversos son los autores que han tratado este ámbito sin llegar a un acuerdo (Derry et al. 2004; Gammon y Robinson, 1997; García Ferrando, 2005; Hall, 1992; Kurtzman y Zauhar, 1997; Latiesa et al. 2000; Esteve, 1995; Standeven y De Knop, 1999;...), vid. la tabla I.3. Para Latiesa, Paniza y Madrid (2000), la definición de este nuevo concepto necesariamente ha de partir de las definiciones genéricas de deporte, definida por la Carta Europea del Deporte (1992) y de turismo entendida por la Organización Mundial del Turismo (1991) como “*las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos al de su entorno habitual, por un período de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, por negocio y otros motivos*¹¹”.

De la interpretación de las anteriores definiciones, Latiesa, Paniza y Madrid (2000), consideran que una actividad será turística deportiva si cumple con tres condiciones: desplazamiento a un lugar distinto del habitual (no sería un desplazamiento por negocio o competición); con fines de ocio, y actividad física participativa e intencionada (activa) o espectáculo (pasiva). Bajo el prisma de un *modelo intermedio*¹² de interpretación del turismo deportivo en general, Latiesa (2001)

¹¹ Término adoptado en 1991 durante la *Conferencia sobre Estadísticas de Viajes y Turismo* de la OMT, celebrada en Ottawa (Canadá).

¹² Entiéndase que existe un *modelo restrictivo*, que considera el turismo deportivo solamente si se participa activa o pasivamente de eventos deportivos competitivos (Derry et al., 2004). Y el *modelo amplio* en el que se entiende el turismo deportivo como aquellas actividades que se realizan fuera del

y Latiesa y Paniza (2006) apuestan por la interpretación que realizaron Gammon y Robinson (1997); es decir, la distinción entre sport tourism (deporte turístico) o tourism sport (turismo deportivo). El primer caso lo podemos interpretar “como aquella actividad que se desarrolla en un lugar distinto de la residencia habitual y que tiene como objetivo principal la actividad deportiva (ejercicio y/o espectáculo) y como actividad complementaria la recreación turística” (Latiesa, Paniza y Madrid, 2000, p. 190). En cambio, la segunda acepción se define como “aquella actividad que se desarrolla en un lugar distinto de la residencia habitual y que tiene como objetivo principal la recreación turística y como actividad complementaria u ocasional la práctica deportiva [ejercicio y/o espectáculo]” (Latiesa, Paniza y Madrid, 2000, p. 188).

Añade Rodríguez (2006), que para delimitar el Turismo Deportivo (en su concepto más amplio) en la Naturaleza habría que añadir el requisito de que el destino de estos desplazamientos y las actividades a realizar estén necesariamente vinculadas con el uso de espacios o recursos naturales (barrancos, montañas, bosques, vías rurales,...). Todas estas opciones son determinantes en mayor o menor medida, según las circunstancias, en la creación, evolución y desarrollo de los núcleos receptores y en la definición de las nuevas corrientes turísticas.

Tabla I.3: Año y autor/es y Dimensiones del turismo deportivo.

Año y autor/es.	Dimensiones del turismo deportivo.
1992, A. Yiannakis (citado por Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009).	Buscadores de acción. Exploradores/aventureros. Amantes de los deportes. Turistas de masas organizados.
1995, R. Esteve.	Turismo deportivo. Deporte turístico.
1996, M. Augustin (citado por Palou, 2008).	Deporte por turismo. Turismo deportivo. Turismo por eventos deportivos.
1997, S. Gammon y T. Robinson (citado por Latiesa y Paniza, 2006).	Sport tourism. Definición fuerte y definición débil. Tourism sport. Definición fuerte y definición débil.
1999, D. Knop (citado por Latiesa, Paniza y Madrid, 2000).	Deporte en vacaciones. Vacaciones deportivas.
2000, M. Latiesa, J.L. Paniza y M ^a .V. Madrid.	Turismo deportivo. Deporte turístico.
2001, L. Delpy.	Viajar para presenciar actividades deportivas. Viajar para asistir a atracciones deportivas. Viajar para practicar actividades deportivas.
2002, Analistas Económicos de Andalucía.	Viajar para presenciar actividades deportivas. Viajar para practicar actividades deportivas.
2005, M. García Ferrando.	Turismo deportivo. Deporte turístico.

Fuente: Elaboración propia.

lugar habitual de residencia, con motivos competitivos o recreacionales (Gamon y Robinson, 1997; Neirotti, 2003; Kurtzman y Zauhar, 1997), con lo que prácticamente todo el turismo tendría cabida en el turismo deportivo, según describe Latiesa y Paniza (2006).

En la era postmoderna (Águila, 2007; García Ferrando, Álvarez y Latiesa, 2007; Heinemann, 1991; Márcia, de Deus y Olivera, 2008; Olivera, 1995a; Rebollo, 2003; Rivera, 2010) en la que nos encontramos, la comunión turismo y deporte se ha quedado corta para definir las manifestaciones ociosas que existen ahora mismo. En estos instantes es preciso hablar de la conexión de Turismo, Deporte y Medio Ambiente (Keller, 2001) y Turismo, Deporte y Cultura (Kurtzman, 2001); aunque perfectamente podríamos expresarnos en términos de Turismo, Deporte, Medio Ambiente y Cultura ó aún mejor *Turismo, Deporte y Patrimonio* (natural y cultural); que es lo que podemos encontrarnos en las V.V., aunando los tipos de actividades desarrollados en el tiempo de ocio: actividades turísticas, actividades físicas y actividades culturales (Latiesa, Paniza y Madrid, 2000).

El turismo activo está en pleno crecimiento, dejando de ser una actividad turística complementaria para tener una entidad propia¹³ y con una presencia económica muy importante dentro del turismo¹⁴ (Gómez-Limón et al. 2003; MITC, 2004). Del turismo genérico considerado hoy en día, como *sol y playa, rural y de ciudad*, emanan distintos segmentos turísticos¹⁵ de los que surge un creciente número de turismos específicos, los cuales cubren las demandas y motivaciones de una población concreta de turistas (Triguero, 2010). Por lo tanto, partiendo del turismo genérico de *Turismo Deportivo* el cuál abarca distintos segmentos turísticos; de todos ellos nos interesa investigar en torno al *Turismo Deportivo en la Naturaleza* o *Turismo Deportivo de Naturaleza* (Luque, 2004b; Rivera, 2010; Rodríguez, 2006), es lo que ha

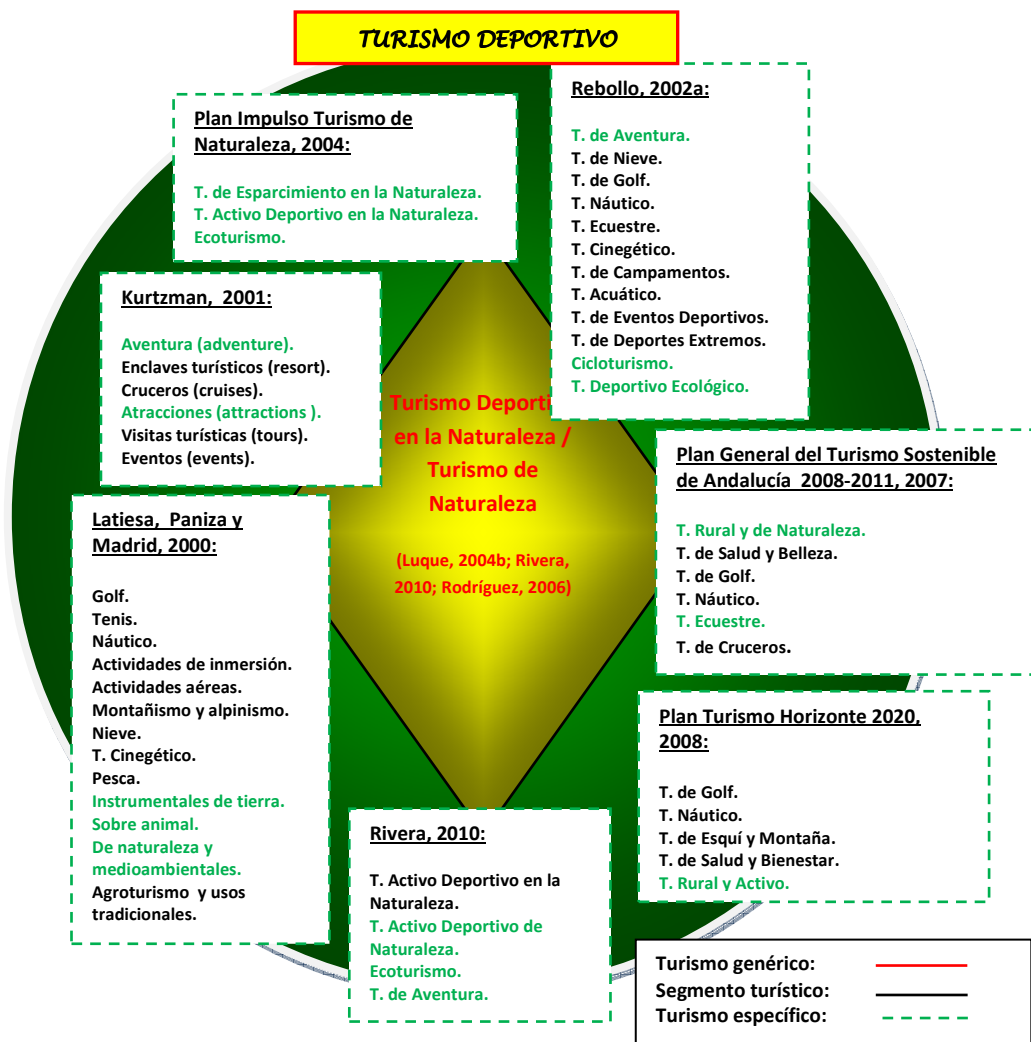
¹³ Esta idea está en relación con el aumento del tiempo libre del hombre y su acercamiento a la naturaleza; así se expresa Múgica (1994, pp.1-2) al afirmar “*el aumento del tiempo disponible para dedicarlo al esparcimiento ha llevado asociado un cambio importante en las actitudes populares. De considerarse un tiempo complementario ha pasado a ser uno de los ejes centrales de la vida cotidiana durante el cual parece tener lugar el verdadero desarrollo de los valores sociales. Esta actitud se ha traducido, entre otros fenómenos, en la presión de millones de individuos sobre espacios naturales en ocasiones muy frágiles*”.

¹⁴ Según el “Registro de Turismo de Andalucía” gestionado por la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte de la Junta de Andalucía a fecha del 26 de abril de 2011 existen un total de 557 empresas andaluzas dedicadas a este sector económico.

¹⁵ Segmento turístico: “*Parte del mercado turístico que se comporta de manera diferenciada en torno a una motivación central del viaje y de la elección del destino. Se considera parte integrante del segmento tanto la oferta estructurada en producto, como la demanda asociada a la motivación correspondiente. Los segmentos de interés especial son parte de los segmentos específicos*”. La vía verde en sí podríamos reconocerla como un Recurso Turístico: “*Conjunto de características del medio físico y natural, del paisaje, de los bienes culturales y de las actividades y servicios recreativos que permite desarrollar productos turísticos y atraer afluencia de visitantes*”. Y el conjunto de vía verde y sus respectivos servicios y equipamientos podemos entenderlo como un Producto turístico: “*Servicio, o conjunto de servicios, que se presta en un lugar determinado, a un precio fijado y en unas condiciones de calidad comprometidas. En los productos turísticos se incorporan ingredientes remunerados (alojamiento, comida, actividades, etc.) y otros no remunerados (clima, paisaje, naturaleza, cultura, etc.). Estos últimos, a pesar de no tener establecido un precio por su uso, influyen poderosamente en la decisión de compra del consumidor*” (Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011, CTCD, 2007, p.14).

dado en denominarse a modo institucional, comercial y social como *Turismo Activo*¹⁶. Dentro de éste, podemos identificar distintos turismos específicos. Todo esto lo mostramos de manera gráfica en la figura I.1, donde hemos señalado de color verde aquellos turismos específicos más representativos en las V.V. andaluzas.

Figura I.1: Turismo Genérico, Segmento y Turismo Específico.



Fuente: Elaboración propia.

Para el caso de Andalucía “se consideran actividades propias del turismo activo las relacionadas con actividades deportivas que se practiquen sirviéndose básicamente de los recursos que ofrece la naturaleza en el medio en el que se desarrollen, a las cuales les es inherente el factor riesgo o cierto grado de esfuerzo físico o destreza” (art. 4 del Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo). El resto de normas regionales¹⁷ entienden este segmento

¹⁶ No en vano existe la Asociación Nacional de Empresas de Turismo Activo (ANETA); véase su web oficial en: <http://www.estiloactivo.es/que-es-aneta.php>

¹⁷ Véase las siguientes normas: Aragón: Decreto 55/2008, de 1 de abril; Asturias: Decreto 92/2002, de 11 de julio; Castilla-La Mancha: Decreto 77/2005, de 28 de junio; Castilla y León: Decreto 96/2007, de 27 de septiembre; Catalunya: Decreto 56/2003, de 20 de febrero; Cantabria: Decreto 31/1997, de 23 de abril; Murcia: Decreto 320/2007, de 19 de octubre; Galicia: Decreto 42/2001, de 1 de febrero; La Rioja:

turístico con similares connotaciones; hablan de la interacción de tres factores: recursos naturales, actividad deportiva y factor riesgo. Para Rivera (2007 y 2010) este término es erróneo dado que es un concepto más próximo al término de *activity holidays* que definió la OMT (1985).

Si aceptamos como sinónimo de turismo activo su acepción más amplia de *Turismo de Naturaleza* nos parece acertada, al igual que a Rivera (2010), la definición realizada por el Plan de Impulso de Turismo de Naturaleza propuesta por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2004, p.6): *“es aquél que tiene como principales motivaciones la realización de actividades recreativas y de esparcimiento, la interpretación y/o conocimiento de la naturaleza, con diferente grado de profundidad y la práctica de actividades deportivas de diferente intensidad física y riesgo que usen expresamente el medio natural de forma específica, garantizando la seguridad del turista, sin degradar o agotar los recursos”*.

La práctica de determinadas AFIN requiere para su realización un hábitat o entorno geográfico concreto que precisa trasladarse hasta lugares concretos donde poder realizar, practicar y participar activamente en tales actividades; y no siempre estos entornos han de ser espacios naturales protegidos (Rivera, 2010).

3. EXPANSIÓN DE ESTAS MANIFESTACIONES.

3.1. EXPANSIÓN DE LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA.

Estamos asistiendo a una gran expansión de las actividades deportivas y lúdicas, estrechamente vinculadas al disfrute del medio natural y el aire libre.

El estudio sobre los hábitos deportivos de los españoles realizado por García Ferrando (2006), demuestra datos sorprendentes del interés por la práctica de AFIN. Un 16% de españoles realizan actividades de naturaleza, de éstos, las actividades en la naturaleza realizadas en el medio físico “tierra”, con un 75% de sujetos, son las más practicadas dentro del grupo de prácticas en el medio natural. En similar estudio realizado en 2010, realizado por el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS), entre los deportes más practicados con el 19,4% realizan “ciclismo”; el 12,9% se ejercitan con la “carrera pie/runnign/footing” y el 8,6% practican “montañismo/senderismo/excursionismo”; actividades todas que se pueden realizar en

Decreto 111/2003, de 10 de octubre y Navarra: Decreto 288/2004, de 23 de agosto. La base jurídica de estas prácticas lo constituye la legislación turística, aunque las normas que inciden en este sector es muy diverso (Nasarre, Hidalgo y Lucia, 2001).

las vías verdes (foto I.1). En Andalucía en el año 2002, el 35,8% ocupa su tiempo libre en “salir al campo, voy de excursión”; 33,3% ocupa su tiempo libre en “hago deporte” y el 2,8% ocupa su tiempo libre en “andar, pasear, caminar”; según datos del Otero (2004).



Foto I.1: Ciclista en la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).

Asimismo en los estudios sobre turismo deportivo en la naturaleza la práctica del senderismo es la actividad mayoritaria: el 50,7% de los asistentes a parques nacionales es para realizar senderismo y 32,4% para montar bicicleta, según concluye el trabajo de turismo de naturaleza en España (MITC, 2004). La actividad deportiva realizada por turistas internacionales cuando hacen turismo de montaña, es de 36,17% para el senderismo y 7,09% para el cicloturismo/BTT, según el estudio de Turismo de Montaña (MITC, 2008c).

La popularización de estas prácticas recreativas y deportivas está a merced de la confluencia de diversos factores internos: practicas en contacto con la naturaleza, actividades multidisciplinares mínimamente institucionalizadas, generan sensaciones fuertes y placer,... y externos: sociedad del ocio, aumento de espacios naturales protegidos, publicidad en medios de comunicación, material más comercial,...; como bien destacan los trabajos al respecto (Ascaso et al., 1996; Astiaso y Barrallo, 2000; De Lucas, 2003; Faleroni, 2001; Granero y Baena, 2007; Guillén, Lapetra y Casterad, 2000; Lauterborn, 2002; Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Lapetra y Guillén, 2010; Latiesa, Rebollo y Paniza, 2002; Miranda, Lacasa y Muro, 1995; Moscoso, 2003; Parra et al., 2000; Parra, 2001b; Pinos, 1997c; Rivera, 2010; Saéz, 2005; Villalvilla, 1994). Valga de dato revelador que el artículo deportivo con mayor presencia en los hogares de España es la bicicleta, la de adulto en 58% y de niño

36%; entre otros tenemos que la tienda de campaña está en el 32% de los hogares (CIS, 2010).

Estas prácticas deportivas se consideran como cualitativas, al experimentar estados distintos de conciencia, fuertes emociones, percepción de libertad, desarrollo de la autonomía y valía (De Lucas, 2003).

3.2. EXPANSIÓN DEL TURISMO DEPORTIVO EN LA NATURALEZA.

No podemos olvidar que el fenómeno del deporte y del turismo en general está incluido en otro mayor, el ocio (De Lucas, 2003); "ocio activo" (Nasarre, Hidalgo y Lucia, 2001; Luque, 2004b; Rebollo, 2003) u "ocio deportivo" (Lapetra y Guillén, 2010). Éste puede ser entendido como una forma de comportarnos en el tiempo; que puede dividirse en cuatro áreas de actividades según De Lucas (2003): tiempo psicobiológico (para necesidades fisiológicas y psíquicas), tiempo socioeconómico (para el trabajo), tiempo sociocultural (para la vida en sociedad) y tiempo de ocio (para las actividades de disfrute personal y colectivo).

Los elementos de desarrollo del turismo y del deporte en general, sin duda han beneficiado a la expansión del turismo deportivo en la naturaleza. Según Latiesa y Paniza (2006), Rebollo (2003) y Secall (1995, citado por Sánchez, 2002), los factores principales que han colaborado son: sociodemográficos, sociales-psicosociales, culturales y económicos. En cambio, para Palou (2008), los factores que han afectado al turismo deportivo son principalmente: medioambientales, sociológicos, relacionados con la salud, económicos, políticos y técnicos.

Para Rivera (2007), en Andalucía y España, las prácticas de turismo y ocio activo ligado a la práctica de deportes de naturaleza han experimentado un desarrollo importante en las dos últimas décadas; también lo afirma Rodríguez (2006). En consonancia con lo anterior, Kurtzman (2001, p.99), considera que *"deporte y turismo cada uno de ellos con sus rasgos propios, sus valores de dependencia y características de interdependencia inherentes en muchas sociedades de todo el mundo, afectan particularmente a este nuevo milenio"*.

Siguiendo a Rivera (2007, p.54), el aumento de los viajes de turismo deportivo y la oferta complementaria de ocio basada en AFIN responde a las necesidades íntimas del ser humano de la actual sociedad postmoderna y, a la *"necesidad de los propios destinos y empresas turísticas para renovarse y reposicionarse de manera competitiva en el mercado (destinos maduros) o como oportunidad de relanzamiento y de "marca territorial" (destinos emergentes)"*. La creciente división del tiempo de

vacaciones favorece momentos de turismo para sol y playa, montaña, cultural, etc. a dividir en el año. Rodríguez (2006), entiende que el auge de este turismo deportivo en la naturaleza (TDN) se explica a través de las teorías postmodernas presentadas en la figura I.2.

Figura I.2: Teorías postmodernas que justifican auge del turismo deportivo en la naturaleza.

- ✓ transformación de las estructuras productivas del fordismo al postfordismo
- ✓ nuevos tipos de trabajadores
- ✓ prácticas de consumo
- ✓ revalorización de la naturaleza
- ✓ preocupación por la salud
- ✓ individualismo
- ✓ simbolización de las prácticas de consumo

Fuente: Adaptación de Rodríguez (2006).

Sin embargo, Palou (2008), apunta que de todo lo que conlleva la postmodernidad, los tres factores que explican la relación entre deporte y turismo son la movilidad (información y personas), la auto-reflexión (paso de la conciencia social a la individual) y el tiempo-espacio comprimidos (en los desplazamientos el tiempo-espacio se acortan).

El ocio y el turismo (también el deporte), según postula De Lucas (2003), no son fenómenos aislados sino que dependen de la influencia que ejerce sobre éstos la antítesis *cotidiano-contracodiano*, que a su vez determina todo el sistema social. Asimismo, Palou nos dice que *“por un lado el deporte se ha convertido en un elemento para el desarrollo del mundo turístico, y por otro lado, el turismo motiva a que haya más participación e influye en la infraestructura deportiva”* (2008, p.557).

El escenario turístico planteado para el año 2020 por la OMT (2002) advierte de un interés muy positivo del turismo deportivo a nivel internacional y particularmente como componente importante del turismo en la naturaleza¹⁸, así también lo revela el estudio *“El turismo de naturaleza en España y su plan de impulso”* (MITC, 2004) o los trabajos de Rodríguez (2006) y Rivera (2010). A nivel internacional se revela un futuro esperanzador para este tipo de turismo (International Tourism Consulting Group -IKP-, 2002; Maximixe Consult, 2003; Travel Industry Association, -TIA-, 2005).

¹⁸ Los estudios de la OMT viene a indicar una cuota de entorno al 20% del turismo deportivo dentro del turismo de naturaleza en los espacios naturales protegidos por sus especiales valores medioambientales; cifra ésta que, aumentaría de manera importante en otros espacios naturales y de ocio con menos restricciones legales para la práctica de actividades deportivas y de ocio activo al aire libre (Rivera, 2007).

4. VALORES Y CARACTERÍSTICAS DE ESTAS MANIFESTACIONES.

4.1. VALORES Y CARACTERÍSTICAS DE LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA.

En la literatura específica educativa, uno de los temas más tratados por los autores son los valores y/o bondades que aportan estas prácticas al ser humano. Numerosos autores (Ascaso et al., 1996; Baena y Baena, 2003; Baena, 2008; Fernández-Quevedo, De Miguel y Del Campo, 2001; Granero y Baena, 2007; Guillén, Lapetra y Casterad, 2000; Parra, Rovira, Ortiz, Pérez, 2000; Parra et al. 2001a; Parra 2001b; Pinos, 1997c; Querol y Marco García, 1998) coinciden en destacar valores y/o bondades como participación activa, motivación intrínseca, cooperación, respeto, tolerancia, fomento de la autonomía, flexibilidad, liberador de estrés, potenciador de la inteligencia y la afectividad, desarrollo de la condición física y la motricidad, etc. Vanreusel (1995, citado por Santos y Martínez, 2002a y Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009) destaca que los valores de estas prácticas pueden englobarse en tres grandes líneas o valores básicos: valores ecológicos (debido a las características del medio), valores tecnológicos (gracias a los medios, materiales,... utilizados) y valores de satisfacción personal (situados alrededor del individualismo, hedonismo, sensaciones fuertes, etc.).

Estas prácticas deportivas y/o recreativas, al igual que otras, presentan unas características comunes que las definen como grupo, muy distintas del resto de actividades deportivas y/o recreativas: medio natural, fuertes sensaciones y emociones, carácter deslizante, al margen de reglamentación, medio cambiante, respuesta a motivaciones intrínsecas,... y por supuesto, riesgo y aventura, son algunas de las características comunes que destaca la bibliografía específica (Acuña, 1991; Aguado, 2001; Ascaso et al., 1996; De Lucas, 2003; Fernández-Quevedo, De Miguel y Del Campo, 2001; Guillén, Lapetra y Casterad, 2000; Lapetra y Gillén, 2005; Lapetra y Guillén, 2010; Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Palomares, 2003 y 2005; Quiroz, 2002).

La característica que más ha definido estas prácticas ha sido el riesgo y aventura; pues bien, debemos saber *objetivizar* y *cuantificar* el riesgo de una actividad, para minimizar la probabilidad de accidente o de lesión, tanto para el individuo como para el grupo. No obstante, sí podemos buscar cierto juego en torno a la sensación de riesgo, entendiendo éste como la percepción de riesgo que tienen los practicantes; es decir, lo que se denomina por los empresarios del sector el “*riesgo controlado*” (De

Lucas, 2003, p. 201) y para conseguir éste hay que realizar una correcta “*gestión del riesgo*” (Ayora, 2008, p.92).

Dado que estamos realizando prácticas en un medio cambiante y que éste está ligado el riesgo (Ascaso et al., 1996; Ayora, 2008; Guillén, Lapetra y Casterad, 2000; Lapetra y Guillén, 2005; Quiroz, 2002); hemos de controlar y aplicar las medidas de seguridad para controlar el peligro y riesgo (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009); entendido el primero como riesgo objetivo que “*está en relación con la frecuencia de ocurrencia de un suceso*” (Guillén, Lapetra y Casterad, 2000, p.10) y el segundo, como riesgo subjetivo o percibido que es la “*percepción que el sujeto protagonista de una situación tiene del riesgo*” (Guillén, Lapetra y Casterad, 2000, p.11). En cambio, Ayora (2008) habla de riesgo máximo (cuando no existen medidas de seguridad), riesgo residual (cuando existen las medidas de seguridad pertinentes) y riesgo percibido (la valoración que hace el practicante del riesgo residual). Por tanto, la asunción del riesgo es un factor inherente a estas prácticas (Márcia, De Deus y Olivera, 2008).

4.2. VALORES Y CARACTERÍSTICAS DEL TURISMO DEPORTIVO EN LA NATURALEZA.

Entre los valores de este modelo de turismo podemos destacar: potencia la economía local, propicia conocimiento del entorno, crea valores en el turista, fomenta de relaciones sociales, da a conocer la zona geográfica, propicia una movilidad,... (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Moscoso, 2008; Socorro, 2002a).

San Martín en 1997 (citado por De Lucas, 2003) considera como rasgos propios del turismo los siguientes:

- Intangible¹⁹: genera incertidumbre dado que estamos comprando un producto o servicio a ciegas.
- Caduco: no es un producto que pueda almacenarse.
- Heterogéneo: hay muchos elementos que componen el producto turístico.
- Subjetivo: debido a las distintas evaluaciones que sobre la experiencia turística tienen unos y otros consumidores.

El turismo deportivo en la naturaleza presenta unas particularidades comunes que las definen como nuevo segmento turístico; unas, afines a las actividades que definen a este tipo de turismo es decir, las actividades físicas en la naturaleza nombradas anteriormente y otras propias del turismo, del espacio donde se ubican y

¹⁹ Aunque presenta algunos aspectos tangibles como la calidad, limpieza, comidas, decoración,...

del turista que lo practica (Decreto 20/2002, de 29 de enero; Montoso, 2002; Moscoso, 2008; Pérez, 1999; Rebollo, 2002a y b; Rivera, 2007; Salguero, 2002), tales como: desplazamiento a un lugar distinto del habitual, permanencia de más de veinticuatro horas, práctica deportiva (activa o pasiva), realizado en el medio natural/rural, generador de efectos positivos y negativos en el territorio de acogida, se trata de un ocio activo, cierta estacionalidad, propio de una sociedad postmoderna y una economía postfordista²⁰, complementariedad, dificultad para estandarizar el servicio, mayoritariamente son urbanitas, etc.

5. TENDENCIAS.

5.1. TENDENCIAS EN LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA.

“La quiebra de la modernidad ha conducido al fin de la sociedad industrial y al establecimiento de una nueva era: la postmodernidad”, nos dice Olivera y Olivera (1995a, p.13). Quizás esta época se caracteriza por una sociedad postindustrial, de servicios, tecnológica, de ocio y tiempo libre, preocupada por el medio ambiente, que busca la igualdad de la mujer, sociedad de la globalización, etc. (Águila, 2007; Olivera y Olivera, 1995a).

El deporte moderno (caracterizado por la competición y por lo federado) se transforma en ocho novedosas formas de prácticas recreativas entre las que encontramos las “prácticas deslizantes de sensación y riesgo bajo el paradigma ecológico y la colaboración de la tecnología” (Olivera y Olivera, 1995a, p.16). Esto mismo ha sido contrastado por García Ferrando en sus conocidas “encuestas sobre hábitos deportivos de los Españoles de 2000, 2005 y 2010” (2001, 2006b y 2010), no en vano el 74% de la población española realiza *deporte sin preocuparse de competir* (CIS, 2010). Es decir, hay un cambio de orientación materialistas/moderna a una orientación postmaterialista/postmoderna (García Ferrando, 2006b; Rivera, 2010); el 45% de los ciudadanos de España desarrollan sus actividades deportivas en espacios abiertos públicos: parque, calle, campo, mar, lago, pantano, río, montaña,... en el año 1990 el uso de estos espacios era del 19% (CIS, 2010).

Esta evolución dentro del deporte hace que las actividades físicas en la naturaleza estén en pleno apogeo. Auge, que invita a realizar dichas prácticas desde

²⁰ Se trata del nuevo modelo económico basado en la competitividad y la diferenciación (Moscoso, 2008). El mundo rural está transformándose hacia este modelo y el turismo deportivo en la naturaleza como una manifestación próxima al mundo rural también lo está sufriendo. El turismo se está transformando a una corriente postfordista (Rivera, 2010).

diversos ámbitos: educativo-formativo, recreativo, turismo deportivo, deportivo-salud y deportivo-competición.

Recientes investigaciones y publicaciones (Baena, 2008; Farias, 2000; Faleroni, 2001; Granero, 2004; Moscoso, 2003 y 2008; Moya, 2004; Palomares, 2003; Rivera, 2010) en torno a prácticas físico-deportivas en ambientes naturales y rurales; han mostrado los motivos, tendencias en actividades físicas-deportivas y el auge de las practicas recreativas en contacto con la naturaleza y el mundo rural en nuestro país.

5.2. TENDENCIAS EN EL TURISMO DEPORTIVO EN LA NATURALEZA.

El binomio turismo + deporte no puede hacer sino crecer en los próximos años a todos los niveles. Esta tendencia se puso de relieve en la Conferencia Mundial sobre Deporte y Turismo celebrada en el año 2001. Las variables paraturísticas que afectarían al futuro del turismo serían las demográficas y socioculturales, económicas, políticas y tecnológicas (Herrera, 1995).

El turismo del futuro (y de presente), también del turismo deportivo, según Herrera (1995), Moya (2004); Torres (2000) pasa por:

- Demanda más segmentada (nuevos turistas, cambios en las motivaciones, cambios en el modo de consumo); por tanto, una oferta más diversificada, prácticamente hablamos de Turismo “a la carta”.
- Grupos de turistas más reducidos.
- Caerán los precios de los alojamientos hoteleros y, aumentará la oferta en alojamiento extra hotelero (campings, albergues, refugios,...).
- Turismo tendente a descubrir lugares desconocidos, pero a conocerlos “tal y como son” (paisaje, cultura, gastronomía, arquitectura,... tradicional).
- Turismo cercano al medio natural, aire libre, ejercicio, animación,...
- Vacaciones escalonadas, por tanto, viajes breves (fines de semana, puentes,...).

Para los turistas del sector del turismo activo, según Herry (2000, citado por Santos y Martínez, 2002a), y dentro de éste, el turismo de montaña (Martos, 1999 y 2002b), destacan los factores producidos en el mismo y las expectativas del turista:

- Presencia de tecnología e innovación en el material.
- Búsqueda de la calidad, la seguridad y el entendimiento.

- Búsqueda de sensaciones fuertes. La naturaleza por todas partes y por todo.
- Consumo turístico responsable y sostenible.
- Aprovechamiento máximo del tiempo.
- Búsqueda de una experiencia completa, no simplemente el producto.
- Buena relación calidad precio.

En cambio, Latiesa, Rebollo y Paniza (2002), hablan que la tendencia a la práctica deportiva durante las vacaciones implica:

- Un cambio de vacaciones pasivas a vacaciones activas.
- Una oferta especializada en nuevos deportes.
- Planificación de las actividades deportivas en estos periodos.
- Mayor importancia de las infraestructuras e instalaciones deportivas.
- Especialización de profesionales en actividades deportivo turísticas.

Para Rivera (2010), las tendencias y constantes del turismo deportivo pueden resumirse en cinco aspectos:

- Aumento de perfil de practicantes.
- Nº de practicantes y actividades complementarias de otros productos.
- Diversidad de servicios turístico-deportivos y Dispersión y atomización de la oferta.
- Déficit de servicios comercializados y estructurados para ciertos sectores de demanda (tercera edad,...).

Pero este futuro pasa obligatoriamente por un desarrollo bajo el paraguas del turismo sostenible como advierten distintos planes y programas, con la Declaración sobre el Turismo, la Diversidad Cultural y el Desarrollo Sostenible (OMT, 2004), el Plan del Turismo Español Horizonte 2020 y el Plan del Turismo Español 2008-2012 (MITC, 2008a y b), el Plan Senda (Consejería de Turismo y Deporte, 2000) y el Plan General de Turismo Sostenible 2008-2011 (Decreto 261/2007, de 16 de octubre).

Por último, es necesario indicar que existen dos problemas fundamentales en el desarrollo del turismo deportivo, tal y como nos indican Latiesa y Paniza (2006): falta de estadísticas e información cuantitativa y cualitativa y, falta de medidas certeras y adecuadas para llevar a cabo la sostenibilidad social, cultural y económica.

CAPÍTULO II.

VÍAS VERDES.

“Según se hunde el sol poniente
de cobre,
sube la luna creciente
de plata.
El último vagón del tren
lleva un farol,
temblante la llama”

(Agustín García Calvo. Poema 2. Madrid-Ávila. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

1. CONCEPTO DE VÍA VERDE.

1.1. CONCEPTO A NIVEL INTERNACIONAL.

Respecto al objeto de estudio a nivel internacional, por su arraigada tradición, podemos distinguir claramente el enfoque norteamericano y el enfoque europeo. Vías Verdes, Voies Vertes, Voies Lentes, Voies Douces, Greenways, Ejes Verdes, Pasillos Verdes, Corredores Verdes, Bicisendas, Ecopistas, Radweg, Rails-Trails,... son otros tantos términos que, en toda Europa y en el mundo, designan a estas infraestructuras. La expansión de las vías verdes (V.V.) invade a distintas culturas, entre las que existen algunos acercamientos y/o diferencias en su concepto.

Observaremos que desde el punto de vista estadounidense las V.V. pueden asumir diversos significados: senderos; espacios verdes que incluyen ríos, senderos, corredores ecológicos; etc. Es decir, se centran más en el “espacio”. En cambio, para otros países se considera como aspecto principal el “usuario” y el “sendero”.

1.1.1. ENFOQUE NORTEAMERICANO Y AUSTRALIANO.

Según Ahern, (1995, citado por Rovelli, 2007, p.28) para Norteamérica, las V.V. *“son redes terrestres que contienen los elementos lineales que se planean, se diseñan y se manejan para diversos propósitos incluyendo el uso ecológico, recreacional, cultural, estético, y otros usos compatibles con el concepto de la utilización sostenible del suelo”*.

En cambio, para México, las V.V. se describen como *“las antiguas vías del tren acondicionadas como infraestructura para el desplazamiento no motorizado, ideales para promover el transporte urbano sustentable, el tránsito rural, el ciclismo, los ambientes saludables, el turismo natural y cultural y la práctica del paseo peatonal, así como para la recreación del público en general y de personas con discapacidad, brindando seguridad y comodidad a los usuarios, todo ello con importantes consecuencias en cuanto a la conservación y el aprovechamiento del patrimonio ferroviario y de su desarrollo y sustentabilidad”* (CONACULTA, 2010, p.6). Este enfoque está mucho más cercano a lo que se entiende por vía verde en España, como veremos más adelante.

Para la organización no gubernamental *Railtrails Australia*²¹, las vías verdes son los recorridos que se asientan sobre líneas ferroviarias cerradas y abandonadas, por tanto tienen un enfoque muy cercano al programa español.

²¹ Vid. la web oficial de Railtrails Australia: <http://www.railtrails.org.au/trails/>

1.1.2. ENFOQUE EUROPEO.

En Europa la Declaración de Lille (2000, p.2)²² considera las V.V. como:

Vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física.

En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias abandonadas constituye un soporte privilegiado para el desarrollo de V.V.

En sintonía con el enfoque europeo, la *Asociación Europea de Vías Verdes* (AEVV), en las modificación de sus Estatutos, presentada el 11 de mayo del 2009, considera las vías verdes o vías lentas en su artículo 1.3 como *“infraestructuras destinadas esencialmente a los desplazamientos no motorizados sobre recorridos autónomos, tales como vías de ferrocarril desafectadas, caminos de sirga en canales o los grandes itinerarios históricos, ya sea en el medio rural o urbano”*. Esta propuesta de definición tiene en cuenta las especificidades de las diferentes actuaciones europeas. Hay que mencionar que la Asociación Europea de Vías Verdes se creó cuando ya existían programas de vías verdes en diferentes países europeos.

La *Environmental Partnership for Sustainable Development* (EPSD), es una asociación internacional que aúna fundaciones medioambientales en Bulgaria, Eslovaquia, Hungría, Polonia, República Checa y Rumanía²³; esta entidad presenta un programa de *greenways* (*Central and Eastern European Greenways* -CEG-) en la que ha creado, por ahora, una red de ocho vías verdes de larga distancia y transfronteriza; definiendo las V.V. como *“caminos multifuncionales para usuarios no motorizados para conectar a las comunidades, las iniciativas locales, lugares de patrimonio natural y cultural, la promoción de un medio ambiente saludable y estilos de vida”*²⁴. Éstas buscan pasillos verdes, rutas históricas comerciales, riveras de ríos y vías férreas en desuso, que son gestionados por la población local con el fin de fomentar el desarrollo sostenible y estilo de vida saludable. Las V.V. constituyen un marco para las iniciativas comunitarias y proyectos relacionados con la conservación de la naturaleza, la preservación del patrimonio cultural, el turismo sostenible y la

²² Denominada la Declaración para una “Red Verde Europea”; celebrada en Lille (Francia), el 12 de septiembre de 2000. Organizado por la Asociación Europea de Vías Verdes.

²³ Aunque hay que decir que esta fundación pretende extenderse a otros países de Europa: Alemania, Austria, Serbia, Croacia, Monte Negro, Macedonia, Eslovenia, Bosnia y Herzegovina, Bielorrusia y Ucrania (Declaración Sopron, 2006).

²⁴ Vid. la web oficial www.greenways.info

movilidad. Las V.V. buscan atender las necesidades de la población local y los visitantes y ofrecer una contribución positiva a la economía local (Declaración Sopron, 2006)²⁵. Toda la información la podemos encontrar en sus webs oficiales, vid. en el apéndice cd.2.

En Francia el Decreto n ° 2004-998 del 16 de septiembre de 2004, publicado en el boletín oficial del 23 de septiembre de 2004, introduce en el Código de Circulación la definición de "Voie Verte", para la cual significa lo siguiente:

Un camino exclusivamente reservado para la circulación de usuarios no motorizados, para los peatones en un sentido amplio (practicantes de patinaje, personas en silla de ruedas), los ciclistas y los jinetes. Son infraestructuras en entornos limpios, destinadas a los desplazamientos diarios y ocio, y a menudo realizados sobre una antigua vía de ferrocarril abandonada, un camino de sirga o un camino rural.

En cambio, en Italia, la *Associazione Italiana Greenways* define a las mismas como "sistemas de senderos dedicados a una movilidad fácil y no motorizada, que puede conectar las personas con los recursos del paisaje (natural, agrícola, histórico y cultural) y los servicios de la ciudad, en áreas urbanas y rurales" (Rovelli, 2007, p.29).

En Portugal, en sintonía con la Declaración de Lille enuncian, que las ecopistas son:

Vías de comunicación autónomas, reservadas a desplazamientos no motorizados, llevada a cabo en un marco de desarrollo integrado, que valora el medio ambiente y la calidad de vida, y que cumple las suficientes condiciones de anchura, inclinación y calidad de pavimentación, para garantizar una utilización en convivencia y seguridad por parte de todos los usuarios, independientemente de la capacidad física de la mismos²⁶.

1.2. CONCEPTO EN ESPAÑA.

Asumiendo la orientación europea en cuanto a V.V., España presenta una especificidad muy clara y concisa. Sólo se consideran vías verdes a "los antiguos trazados ferroviarios en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados", según explica Aycart (2010b, p.3), directora del Programa Nacional de Vías Verdes.

En un intento de profundizar aún más en el concepto de vías verdes en España, Aycart (2007a, p.32) lo describe del siguiente modo:

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados las cuales, debido a su origen ferroviario,

²⁵ Vid. la Declaración Sopron, realizada el 1 de julio de 2006 por la *Environmental Partnership for Sustainable Development*, se puede consultar en la web oficial de vías verdes de Bielorrusia <http://www.greenways.by/index.php?content&id=87&lang=en>

²⁶ Vid. la web oficial www.refer.pt

están dotadas de especiales cualidades: máxima accesibilidad, facilidad y seguridad. Son lugares ideales para promover la movilidad sostenible y la práctica del paseo y el cicloturismo, especialmente atractivos para personas con movilidad reducida (niños, anciano y minusválidos). Estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute y el encuentro de todos los ciudadanos, donde pueden practicar hábitos saludables que mejoran su bienestar y elevan su calidad de vida. Y todo ello, al tiempo que proporcionan un beneficio adicional a las comarcas atravesadas: impulsan la cohesión territorial y la dinamización socioeconómica del mundo rural.

La Guía de Vías Verdes volumen I (FFE, 2008a, p.11) nos presenta una descripción más romántica donde busca poner en valor los activos ambientales y culturales (cultura industrial) del recorrido a través de un esfuerzo relajado:

Las Vías Verdes discurren sobre estos antiguos trazados ferroviarios, que nos permiten adentrarnos en nuestra rica y diversa geografía, siguiendo la huella de los trenes de antaño. Son caminos serpenteantes, jalonados de espectaculares viaductos y túneles, y de viejas estaciones. Rutas de suaves pendientes, fáciles y accesibles, que recorren parajes de gran valor natural y cultural, generalmente alejados del tráfico motorizado. Son itinerarios para disfrutarlos sin prisas, recreándonos en el entorno y en la compañía, que nos permiten saborear los kilómetros de la excursión, en lugar de devorarlos con esfuerzo.

Para el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (2010, p.1²⁷) las V.V. se entienden como:

Antiguos trazados ferroviarios en desuso, líneas cerradas o de construcción abandonada, acondicionados para el tráfico no motorizado, de gran interés social, que sirven como eje sostenible, y que facilitan la conexión entre los núcleos rurales próximos a la traza fomentando el contacto y el respeto por el medio natural.

Así pues, queda bien claro que en nuestro país el término o la marca “Vía Verde” está ligado exclusivamente a antiguos trazados ferroviarios en desuso recuperados como itinerarios para senderistas, ciclistas, corredores, patinadores, jinetes, etc.; diferenciándolas de cualquier otro tipo de infraestructuras no motorizadas como caminos naturales, vías pecuarias, caminos de canales,... Idea recogida en las conclusiones de las V Jornadas Técnicas de Vías Verdes celebrada en Madrid en junio del 2009.

Estas infraestructuras, perfectamente recogen los preceptos recogidos en la Carta de Málaga sobre Senderismo y Territorio en Europa (2008)²⁸. En definitiva, se trata de los *espaces de loisirs* (espacios de ocio y recreación) del siglo XXI, a semejanza a los que se crearon a finales de los años sesenta en Francia (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; García Ferrando, 2006b).

²⁷ Recogido en su folleto de “Vías Verdes. Una contribución de Adif al desarrollo local”. Responsabilidad Social y Sostenibilidad.

²⁸ Declaración que se proclamó durante el IV Seminario sobre Senderismo y Territorio en Europa en Málaga (España), del 5 al 7 de junio de 2008. Organizado por la European Ramblers Association (ERA), Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME), Federación Andaluza de Montañismo (FAM) y Diputación de Málaga.

Como nos advierte Ortiz (2007), la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, en el año 2004 creó una red de Puertas Verdes en base a Corredores Verdes (siguiendo el espíritu de la Declaración de Sancti Petri, 2001²⁹); dos términos que en ocasiones son confundidos con vías verdes según hemos podido constatar en el trabajo de campo. Este nuevo programa de la Junta de Andalucía bebe, sin duda alguna, del espíritu de las V.V., dado que se trata de una red para incentivar desplazamientos no motorizados (a pie, en bici o a caballo) y que sirve para acceder al entorno natural más cercano (monte o playa) desde las ciudades³⁰. Estas infraestructuras están asentados sobre vías pecuarias principalmente y, en algunos casos sobre V.V. o para conectar éstas³¹.

2. APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LAS VÍAS VERDES.

Durante las últimas décadas del siglo XX existe un aumento acelerado y de transformación constante, que ha provocado que algunas infraestructuras que hasta hace poco tiempo eran consideradas signos de progreso y modernidad hayan ido cayendo en desuso y abandono. De este deterioro y degradación las vías ferroviarias son claros ejemplos.

La idea de vía verde se sitúa en la segunda mitad del siglo XIX, en el que Frederick Law Olmsted, considerado el padre de las vías verdes modernas, entre 1878 y 1890 instaura un sistema de aparcamientos para la ciudad de Boston, denominado “*Emerald Necklace Park*”. No obstante, no es hasta décadas después, en 1950, cuando se acuña el término de *vía verde* para describir los senderos de recreo para caminantes y ciclistas, diseñado para promover estilos de vida saludable y el transporte no motorizados, sobre todo en las zonas urbanas. Sin embargo, es en 1987 cuando se presenta la primera definición oficial de greenways³² dentro de la

²⁹ Creada en la Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes, celebrada en Chiclana de la Frontera (Cádiz) del 21 al 24 de noviembre de 2001. Organizada por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

³⁰ Es un programa que en la actualidad tiene habilitado 30 itinerarios desde ciudades mayores de 50.000 habitantes. Y que igualmente está incluido en la Red Verde Europea en el Arco Mediterráneo Occidental (REVER MED). Véase la web: <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/corredorVerde/index.do>

³¹ Jaén: *Puerta Verde de Linares* (Acondicionado): Vía Verde de Linares y la desaparecida Vía Verde de Vadollano. Huelva: *Puerta Verde de Huelva-Gibraleón-San Juan del Puerto* (No Acondicionado): Vía Verde del Litoral (No Acondicionada) y Vía Verde de los Molinos de Agua (Acondicionada). Sevilla: *Corredor Verde Metropolitano Sevilla* (Acondicionado Parcial): Vía Verde de Itálica. *Puerta Verde de Alcalá de Guadaíra* (Acondicionado): junto a la Vía Verde de Los Alcores (No Acondicionada). La Diputación de Jaén está trabajando en el macro proyecto Corredor Verde Jaén que iría desde suroeste a noreste de la provincia con una longitud de 252,82 kilómetros. Utilizando caminos naturales y vías verdes: Vía Verde del Aceite (Acondicionada), Vía Verde Espeluy-Linares (En Estudio), Vía Verde de Linares (Acondicionada), Vía Verde del Guadalimar (En Fase de Obras) y Vía Verde del Segura (En Estudio), según Vera (2010).

³² Pero ya en el año 1981, después de doce años de gestiones, se había inaugurado la primera rail-trail directamente sobre el río Potomac en Washington D.C. (Harnik, 1994).

President's Commission on American Outdoors (presidida por Alexander Lamar, el gobernador de Tennessee) y la *National Geographic Society* (con el compromiso personal de Gilbert Grosvenor, presidente de la misma), donde se demostró la necesidad de crear:

Una red viva de greenways..., para proveer a la gente el acceso a los espacios abiertos cerca de donde viven, y a la unión de los espacios rurales y urbanos en el paisaje americano... que se vertebra a través de ciudades y de campo como un sistema gigante de circulación (Rovelli, 2007, p.28).

Esto suponía una novedosa e innovadora visión, ya que se estaba proporcionando a la población de un sistema de movilidad complementario y/o alternativo al tradicional, permitiendo un traslado seguro y con valores añadidos tanto para actividades recreativas como para desplazamientos sistemáticos entre hogar y trabajo, hogar y colegio, hogar y centro comercial, etc. Hoy en día, hay más de 18.000 kilómetros de vías verdes en Estados Unidos.

En la década de los ochenta del siglo pasado, en España surgió por parte de la sociedad civil³³, aunque de manera fragmentada, iniciativas de recuperación de líneas ferroviarias para uso de movilidad blanda³⁴. Pero se toparon con altas cotas de resistencia y desinterés por parte de la administración por razones culturales que se tradujeron en razones políticas y éstas en económicas, junto a razones sociales, institucionales y técnicas (Sanz, 1994). Por aquél entonces, la Dirección de Patrimonio y Urbanismo de RENFE había gestionado diferentes proyectos para establecer rutas en antiguas vías ferroviarias para medios de locomoción no motorizados; en Andalucía estaban solicitados los tramos Rota-Sanlúcar de Barrameda (Cádiz), Gibraleón-Ayamonte (Huelva) y Almendricos-Guadix (Almería-Granada), según Jubert (1994).

³³ En 1980 un colectivo de pamplonicas solicitaron la recuperación de la línea del Plazaola, con fines recreativos para caminantes y ciclistas. En 1982 se publicó el estudio realizado por el Laboratorio de Urbanismo de la E.T.S. de Arquitectura de Barcelona para las líneas ferroviarias Girona-San Feliu y Girona-Olot. En los primeros encuentros de cicloturistas y ciclistas urbanos, en Lagunas de Ruidera en abril de 1985, se concretaron seis conclusiones entre las que aparece la siguiente: *“que la administración pública conserve y rehabilite el patrimonio de infraestructuras viarias tales como las plataformas de ferrocarriles abandonados, caminos económicos (IRYDA, ICONA, Confederaciones Hidrográficas, etc.) y vías pecuarias, dándoles utilidad para la práctica del senderismo y el cicloturismo”* (Sanz, 1994, p.76). La Consejería de Ordenación del Territorio, Medio Ambiente y Vivienda de la Comunidad de Madrid en 1985 planteó distintos documentos para la recuperación y utilización de infraestructuras viarias ligeras entre las cuales estaban las líneas ferroviarias abandonadas. En 1989 se presentó un proyecto de recuperación de la plataforma del antiguo ferrocarril minero entre Trubia-Teverga y Quirós. Y las primeras actuaciones sobre plataformas ferroviarias fueron la creación de carriles bici en: Ortuella-Areta (Vizcaya-8 km.); Castellón-El Grao (Castellón-3 km.); Torrent-Picanya (Valencia-3,5 km.) y Arditurri (Guipúzcoa-5 km.).

³⁴ Es preciso recordar que numerosas líneas ferroviarias estaban cerradas por deficitarias y el culmen fue el acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 donde decretó la clausura de numerosos ferrocarriles.

Más de diez años después, esta demanda es recogida por los medios de comunicación, empresas propietarias del suelo afectado y por la administración. Nace en España el “Plan Tejido Verde”, semilla del plan nacional vías verdes creado en 1993, por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) con el objetivo de reutilizar como itinerarios no motorizados las infraestructuras lineales que estaban en desuso³⁵: vías ferroviarias, vías pecuarias, caminos históricos y caminos de servicios de canales; consiguiendo con ello crear una red de itinerarios naturales que comunicara la población rural con la población urbana, y todo con su entorno natural desde una posición sostenible; además de contribuir al desarrollo del medio rural (cohesión territorial y dinamización socioeconómica). Buscaba satisfacer las demandas sociales en el campo de lo ambiental y de la movilidad blanda. Coetáneo al mencionado plan, el propio ministerio, creó el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 (PDI); el cuál a través de programas específicos acondicionó entornos naturales degradados por la obra pública y recuperó infraestructuras que habían dejado de utilizarse, con sus equipamientos anejos, susceptibles de integrarse en el patrimonio urbano y ambiental por su especial interés paisajístico, histórico, cultural o deportivo (Jiménez, 1994). Sentando las bases para la realización de los futuros proyectos constructivos de V.V.

El MOPTMA, conjuntamente con las empresas públicas, Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) -encargada de los Ferrocarriles de Vía Ancha- y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE) -gestiona los Ferrocarriles de Vía Estrecha³⁶-, encargó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles³⁷ (FFE) la puesta en marcha del Programa Vías Verdes en España. La FFE, en sus inicios se apoya de las experiencias practicadas en otros países, en especial de Estados Unidos y Reino Unido³⁸.

³⁵ Como advirtieron Hammerl-Cavanna y De Andrés en el foro “Vive la Vía” celebrado en Gijón en el año 1993 “*nunca debe proporcionar pretextos o tranquilizar conciencias para el cierre de líneas ferroviarias en funcionamiento*” (1994, p.61).

³⁶ Se conoce como ancho de vía a la distancia existente entre las caras internas de los dos raíles. Podemos encontrar tres tipos de ancho de vías ferroviarias. En primer lugar tenemos la conocida como Vía Ancha o Ancho Ibérico, que presenta una distancia de 1668 mm. Por otro lado, Vía de Ancho Estándar que presenta una anchura de 1435 mm. Y por último, se encuentra la Vía Estrecha que es toda aquella vía que tiene una distancia inferior al ancho estándar; en España la mayor parte de vía estrecha es de 1000 mm (conocida como ancho métrico o vía métrica).

³⁷ Dicha fundación se creó en 1985. Se trata de una Fundación del Sector Público Estatal con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar que se rige por la actual Ley 50/2002 de 26 de diciembre, de Fundaciones.

³⁸ En el año 1993 la FFE organiza el seminario *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: “Vive la Vía”*, en Gijón.

La FFE, en su momento, se coordinó con RENFE y FEVE y actualmente hace lo propio con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias³⁹ (Adif) y FEVE que son los titulares de la infraestructura y los que gestionan el patrimonio ferroviario en desuso de España. La FFE a fecha de abril 2011, ha redactado un total de 52 “Estudios de Factibilidad” y 59 “Proyectos Constructivos”⁴⁰ de diferentes V.V. repartidas por todo el territorio nacional y, su experiencia desde que el Programa de Vías Verdes se gestó en 1993 está sobradamente avalada.

Actualmente las vías verdes españolas se encuentran inmersas en el “Programa Caminos Naturales”, creado en el año 2004 por la Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad del anterior Ministerio de Medio Ambiente, fundado en 1996, ahora Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), creado en el 2008. Asimismo, están incluidos en dos proyectos europeos; de un parte, el “Proyecto de la Red Verde del Mediterráneo Occidental”⁴¹ (REVER MED), creado en el año 2002 donde participan veintisiete administraciones públicas y cuatro socios técnicos, que pretende crear una red no motorizada a lo largo de Portugal, España, Francia e Italia. Y, de otra, en el “EuroVelo”⁴², auspiciado por la *European Cyclists’ Federation* (ECF), que ha creado doce rutas ciclistas de larga distancia que cruzan toda Europa.

En España, la primera vía verde se remonta a 1994, cuando se realizan los primeros estudios y proyectos de la Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla), comenzando las obras en 1995; sin embargo, la primera vía verde andaluza que se abre al público, fue la Vía Verde de Camas (Sevilla) en 1996.

Otro organismo responsable del establecimiento de las V.V. es la Fundación Biodiversidad, dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM), antes Ministerio de Medio Ambiente. Esta Fundación ha colaborado en la concesión de subvenciones y ayudas para la realización de los trabajos preliminares de creación de estas infraestructuras no motorizadas y, también ha participado en estudios relacionados con estos viales.

³⁹ Organismo creado a raíz de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. Esta entidad actualmente tiene contemplado las vías verdes dentro de su estrategia de Responsabilidad Social Corporativa (RSC), dentro del Plan de Empresa Ciudadana (PEC).

⁴⁰ Según D. Javier Martín Fernández. Jefe del Área de Ingeniería del Programa Nacional de Vías Verdes.

⁴¹ El antecedente está en el Proyecto Red Verde para el Área Metropolitana del Noroeste de Europa (REVER AMNO) que empezó en enero del 2000 y finalizó en diciembre de 2001. Cubrió los países de Irlanda, Reino Unido, Francia, Bélgica, Luxemburgo, Holanda y Alemania. Véase la web de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en: http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/contenidoExterno/Pub_revistama/revista_ma44/ma44_30.html

⁴² Vid. la web de la ECF en: http://www.ecf.com/14_1. Por Andalucía pasan las rutas EuroVelo nº 1 de la Costa Atlántica (que pasa desde Extremadura por Huelva hacia el Algarbe portugués) y EuroVelo nº 8 del Mediterráneo (desde Cádiz transcurre por todo el litoral andaluz para cruzar a Murcia).

Por último, las entidades encargadas de promover la creación de una V.V. en su territorio pueden ser los propios Gobiernos Regionales o por el contrario, y más común, Diputaciones, Mancomunidades y/o Ayuntamientos.

3. GESTIÓN EN TORNO A LAS VÍAS VERDES.

3.1. A NIVEL INTERNACIONAL.

En este apartado hablaremos de modo genérico, de las instituciones que coordinan, promocionan, gestionan,... las vías verdes en sus respectivos países. A nivel internacional, nos encontramos con una amalgama de situaciones respecto a la vida de una vía verde. Existen casos en los que en la misma entidad recae todas las facetas de la puesta en marcha de una vía verde (estudios e informes previos, construcción y gestión), por ejemplo en Reino Unido; en cambio, en otros países intervienen distintos organismos, como ocurre en España o Luxemburgo. Las entidades gestoras o promotoras son de distinta índole; públicas o privadas, gubernamentales u ONGs, asociaciones de primer grado o asociaciones de segundo grado (federaciones), etc. (Vid. en el apéndice cd.3).

En mayo de 1997 se decidió, en el transcurso de los Primeros Encuentros Europeos de Tráfico Lento y Vías Verdes (Val-Dieu, Bélgica), crear la Association Européenne des Voies Vertes- European Greenways Association-Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV). La Asamblea constituyente de la asociación tuvo lugar en Namur, Bélgica, el 8 de enero de 1998. Los estatutos fueron firmados por diecisiete representantes de instituciones y asociaciones de diversos países europeos.

Los objetivos sociales de esta asociación son los de:

- Contribuir a la preservación de infraestructuras tales como ferrocarriles fuera de uso, caminos de servicio de canales e itinerarios culturales (calzadas romanas, caminos de peregrinaje, vías pecuarias...) con el fin de desarrollar sobre ellas itinerarios no motorizados, manteniendo el dominio público.
- Impulsar el transporte no motorizado, mediante la elaboración de inventarios de potenciales itinerarios y de informes técnicos.
- Promover y coordinar el intercambio de información y experiencias entre las diferentes asociaciones y organismos nacionales y locales que desarrollan iniciativas similares en Europa.
- Informar y aconsejar a los organismos nacionales y locales respecto al desarrollo de itinerarios no motorizados.

- Colaborar con las autoridades europeas, apoyando sus políticas en materia de sostenibilidad, medio ambiente, equilibrio regional y empleo.

En el año 2010, a la AEVV pertenecen treinta y cinco organizaciones de diez países europeos: Austria (1), Bélgica (9), España (10), Francia (5), Irlanda (2), Italia (1), Luxemburgo (1), Portugal (4), Reino Unido (1) y República Checa (1). España es el país que aporta mayor número de socios; Andalucía está representada por la Diputación Provincial de Jaén, Fundación Vía Verde de la Sierra y Diputación Provincial de Córdoba. En la actualidad, la oficina ejecutiva se encuentra en la sede de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en Madrid.

Fuera del viejo continente tenemos como ejemplos de países y sus organismos promotores, a Estados Unidos (Rails to Trails Conservancy -RTC-), México (Consejo Nacional para la Cultura y las Artes -CONACULTA-), según las publicaciones de la FFE (2007 y 2008a y b) y Australia (Railtrails Australia).

En Estados Unidos, en 1986, nace una organización que trabajaría únicamente en el campo de los senderos sobre antiguos carriles ferroviarios. Se crea la asociación *Rails to Trails Conservancy* (RTC). Se trata de un colectivo privado sin ánimo de lucro, que no es propietario de ningún camino, aunque ayuda a las agencias estatales en todos los ámbitos del proceso de una *rail-trail*: informes preliminares, búsqueda de financiación, diseño, promoción,... Aunque es preciso indicar que cientos de agentes sociales están involucrados en la promoción del concepto de vías verdes a nivel nacional, estatal y local. Vías verdes tienen el apoyo de los organismos públicos responsables de parques nacionales y áreas protegidas y, muchos gobiernos locales incluyen especialistas de vías verdes en el personal. Las iniciativas de *rails-trails* se aplican normalmente a través de alianzas intersectoriales con participación de organismos públicos, empresas y organizaciones no gubernamentales. Es un colectivo que desarrolla numerosas publicaciones, informes, manuales, etc. sobre las rails-trails.

En el año 2003, México organizó un seminario para conocer y difundir las principales experiencias internacionales de reconversión del patrimonio ferroviario en desuso. Este foro motivó el análisis y reflexión de la propuesta de vías verdes. A partir de ese año el Consejo Nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA), por medio del Centro Nacional para la Preservación del Patrimonio Cultural Ferrocarrilero (CNPPCF), se encargó de impulsar y promover el Programa Vías Verdes México, a semejanza del programa español.

En Oceanía, el principal ejemplo está en Australia⁴³ con más de 1.600 kilómetros de vías verdes. Railtrails Australia, creada en 1999, es una organización nacional sin fines lucrativos, que trabaja para el desarrollo y la promoción de una red de vías verdes en toda Australia para fines públicos, tales como caminar, montar en bicicleta y a caballo; sin descartar, patinaje o movilidad con silla de ruedas. De la misma manera que RTC, colabora en la edición de documentos, publicaciones, etc.

Toda la información la podemos encontrar en las distintas webs oficiales de los diversos países, vid. en el apéndice cd.4.

3.2. EL CASO DE ESPAÑA.

3.2.1. CÓMO CREAR UNA VÍA VERDE.

Aquellas entidades públicas o privadas que pretendan promover la creación de una vía verde en su entorno geográfico han de considerar distintas pautas. En primer lugar, han de redactar un *Estudio de Factibilidad y Proyecto Constructivo* (a lo que en Estados Unidos o Australia se le nombra *Greenways Master Plan*⁴⁴) que constará, al menos, de los siguientes documentos: memoria y sus anejos, pliego de prescripciones técnicas, planos y presupuesto⁴⁵.

La elaboración de estos documentos ha de realizarse por dos vías: a través de un estudio de ingeniería, el cuál ha de respetar los criterios antes mencionados y, firmar un convenio entre el promotor de la vía verde y la FFE⁴⁶ donde, de mutuo acuerdo entre las partes, se establezcan los plazos de entrega de estos estudios y el resto de las condiciones. En Andalucía, entre los entes redactores de los estudios de factibilidad y proyectos constructivos contamos masivamente con la FFE pero, también existen ejemplos como los ayuntamientos, diputaciones, universidad e, incluso, empresas de ingeniería (Vid. en el apéndice cd.5). En cualquier caso, es al “Programa de Caminos Naturales” al que en último caso corresponde la supervisión técnica del estudio y proyecto.

⁴³ También hay un modelo similar en Nueva Zelanda.

⁴⁴ Como ejemplo tenemos en Australia: Cooks River to Iron Cove Greenway Master Plan and Coordination Strategy (2009) y en Estados Unidos: Manhattan Waterfront Greenway Master Plan (2004); Red Cedar Greenway Master Plan (2002); Trails & Greenways Master Plan city of Greenville (2007).

⁴⁵ Todo ello de acuerdo con lo especificado en los artículos 126 a 134 del Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

⁴⁶ En el periodo entre 1993-2010, el Ministerio de Medio Ambiente y siguiente había construido 1.066,2 kilómetros de vías verdes en España. De éstos, en 770,5 kilómetros participó la FFE elaborando los proyectos de vías verdes, lo que supone un 72,26%, según Aycart (2010a).

Respecto a la financiación del estudio de factibilidad y proyecto constructivo será a cargo del promotor, dado que hasta la fecha, el MARM o la FFE no subvencionan éstos. En cambio, para la ejecución de las obras, anteriormente existía una línea de subvención por parte del Ministerio (Hernández, 2009), en la actualidad las obras las ejecuta el mismo MARM como inversión directa (Soria, 2009). Tal inversión está perfectamente recogida en el I Programa de Desarrollo Rural Sostenible 2010-2014⁴⁷ creado por el Gobierno de España.

La administración central valora positivamente que sea un ente supramunicipal quien lidere el proyecto de V.V. desde su origen, puesto que entiende que este órgano gestor va a tener, con posterioridad a la inauguración de la infraestructura no motorizada mayor capacidad de mantenimiento y gestión sobre la misma, una vez sea entregada la obra. En la actualidad, según afirma Aycart (2010a), están implicados casi todos los Gobiernos Regionales, 22 Diputaciones Provinciales y Forales, 18 Mancomunidades/Consortios y 520 Ayuntamientos.

No obstante, conviene no olvidar otras posibles fuentes de financiación para la ejecución del proyecto como las propias Comunidades Autónomas, Diputaciones, Mancomunidades y Ayuntamientos⁴⁸ a través de sus propios presupuestos o por medio de distintas convocatorias de subvenciones y/o planes: Fondos de Cohesión, FEDER⁴⁹, programa LEADER, programa LIFE, iniciativa INTERREG III entre España-Portugal dentro del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Plan Futures, Proteja, Subvenciones en materia de Turismo⁵⁰, etc. En Andalucía, las entidades inversoras en

⁴⁷ El artículo 23 de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural habla de manera genérica de “*infraestructuras, equipamientos y servicios*”. En cambio, es en el propio PDRS en su Eje 2- Infraestructuras y Equipamientos Básicos donde se habla como medida/actuación la creación de una “red nacional de itinerarios no motorizados”.

⁴⁸ La procedencia de inversión en la infraestructura en España, según Aycart (2010a), se reparte de la siguiente forma: Diputaciones y Ayuntamientos, 12,91%; Gobiernos Autonómicos, 21,35% y Ministerio de Medio Ambiente y siguientes, 64,39% y Otros (Ministerio de Fomento, Iberdrola, Sociedad Aguas del Duero,...), 1,34%.

⁴⁹ Pongamos por caso la Comunidad de Madrid donde por medio de la Orden de 9 de junio de 2008, de la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas, por la que se aprueban las bases reguladoras para la distribución, entre los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, de la ayuda programada en el Eje 4 del tramo autonómico del Programa Operativo FEDER de Madrid para el período de programación 2007-2013, apoya la la puesta en valor de vías verdes, como podemos leer en su precepto sexto *Proyectos cofinanciables* “1. Los Ayuntamientos podrán presentar para su aprobación proyectos referidos a las áreas temáticas descritas en los temas prioritarios 56 a 60 del eje 4 del Programa Operativo FEDER de Madrid para el período de programación 2007-2013. En consecuencia, los proyectos cofinanciables deberán abordar necesariamente alguna de las prioridades siguientes: a) Protección y desarrollo del Patrimonio Natural, incluyendo, entre otras, actuaciones de promoción de activos naturales, mediante la realización de inversiones en mejora de los espacios naturales protegidos o **vías verdes**, o en restauración de áreas degradadas paisajísticamente”.

⁵⁰ Como los ejemplos de Andalucía y Castilla y León. En el primer caso a través de la Orden de 12 de noviembre de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de subvenciones en materia de Turismo, que el artículo 24. *Proyectos subvencionables*. “1. Tendrán la consideración de proyectos subvencionables los destinados a: c) Creación de senderos para su utilización por medios no

la construcción de las V.V. son de lo más variopinto, desde el propio MARM hasta los Ayuntamientos. La inversión total realizada en las V.V. andaluzas alcanza la cifra de 18.674.938,70 €. (Vid. en el apéndice cd.6). El coste medio de construcción de una vía verde es de 45.000 euros por kilómetro de recorrido, según señala Aycart (2008a y 2010a).

En segundo lugar, si el promotor busca acogerse al “Programa de Caminos Naturales” para obtener subvención del MARM para la ejecución de las obras, ha de presentar ciertos compromisos que podemos resumir en tres:

- a) Obtención de los terrenos del antiguo ferrocarril y que éstos sean de titularidad pública⁵¹. Para conseguirlo, habrá que ponerse en contacto con la Unidad de Patrimonio de la empresa ferroviaria (antes con RENFE ahora es con Adif⁵², FEVE, compañías mineras, Ministerio de Fomento,...) dueña de los terrenos, infraestructura y patrimonio; así pues, hay que conseguir la adquisición de los terrenos o la obtención de la cesión de uso⁵³. Con esta cesión se exonera a las entidades cedentes de toda responsabilidad frente a los cesionarios (Serrano, 2000). En Andalucía, podemos observar que los propietarios actuales del terreno donde se ubican las V.V. son de lo más distinto: Adif, FEVE, Ministerio

motores, rutas en torno a sendas y caminos, y puesta en valor de vías verdes”. Y en la segunda comunidad autónoma por medio de la Orden CYT/1307/2010, de 10 de septiembre, por la que se convocan subvenciones destinadas a entidades locales para financiar actuaciones de mejora de la calidad en las infraestructuras turísticas en destino para el año 2010, donde puede leerse en el precepto octavo *Criterios de valoración*. “Las solicitudes se valorarán conforme a los principios de objetividad, igualdad y no discriminación teniendo en cuenta los siguientes criterios establecidos en la orden por la que se establecen las bases reguladoras: 1.1. Interés turístico del proyecto: Hasta 60 puntos. b) Contribución del proyecto a la diversificación de la oferta: hasta 10 puntos. Se valorará la no existencia de otros proyectos y/o infraestructuras semejantes en el territorio de la entidad solicitante, así como el que el proyecto suponga la creación de productos que permitan desestacionalizar y diversificar la oferta turística de la zona de que se trate, tales como los vinculados al turismo activo, al turismo de la naturaleza (**puesta en valor de vías verdes, creación de redes de senderos de la naturaleza en lugares de especial valor ambiental o paisajístico, etc.**)...” .

⁵¹ El ordenamiento jurídico español advierte que los bienes adscritos al servicio ferroviario público pueden ser de dominio público, de bienes patrimoniales de la empresa ferroviaria Adif o FEVE o de bienes patrimoniales del Estado. En función de cada uno de ellos la reutilización de los terrenos ferroviarios para fines distintos del inicialmente previsto, requerirá un procedimiento administrativo diferente (Sidera, 1994; Serrano, 2000).

⁵² En el año 2005 con la entrada en vigor del Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario que surge de la Ley 29/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario; la entidad pública empresarial RENFE pasa a denominarse Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) asumiendo todos los bienes muebles e inmuebles (Disposición adicional primera. Asunción de la función de administración de las infraestructuras ferroviarias). Así pues, Adif pasa a ser el titular y gestor del patrimonio ferroviario en activo y en desuso.

Se crea también la empresa pública RENFE-Operadora que tendrá como objeto la prestación de servicios de transporte ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, que incluirá el mantenimiento del material rodante (Disposición adicional tercera. Creación de la entidad pública empresarial RENFE-Operadora).

⁵³ Los titulares originales de los terrenos sobre los que se asientan las vías verdes de España, según Aycart (2010a), se divide de la siguiente forma: Adif (antes RENFE) 33,37%; Adif (antes Ministerio de Fomento) 11,17%; FEVE, 24,07% y Otros (empresas mineras, otras administraciones públicas,...) 31,39%.

de Fomento, Ayuntamientos y Consejería de Medio Ambiente; donde existen, por tanto, terrenos alquilados y otros comprados (Vid. en el apéndice cd.7).

- b) Ha de asumir las labores de mantenimiento y conservación de las obras finalizadas.
- c) Ha de adquirir la responsabilidad patrimonial y extracontractual⁵⁴, ante la eventualidad de cualquier hipotético daño o siniestro producido en los terrenos y/o bienes inmuebles integrantes de la V.V. o vinculados a ella, o que como consecuencia de un limitado mantenimiento puedan originarse en las propiedades limítrofes, usuarios o personas situadas en las cercanías. Este requisito también es solicitado por las empresas ferroviarias para la firma del convenio de cesión temporal de uso de los terrenos y equipamientos ferroviarios (Serrano, 2000).

Es importante destacar que una vez entregada esta obra al promotor de la misma, el órgano gestor de esta nueva infraestructura paga un canon⁵⁵ en concepto de alquiler por los terrenos que ocupa, para dar lugar al nuevo uso de la línea ferroviaria. Este pago se hace actualmente a Adif y/o FEVE, según el caso. Entre las V.V. estudiadas hay siete que pagan tal cuota (Vid. en el apéndice cd.9).

3.2.2. ÓRGANOS GESTORES DE LAS VÍAS VERDES.

El Programa de Vías Verdes, como anunciamos anteriormente, es puesto en marcha desde la propia FFE. Este programa es el encargado de promover, coordinar, promocionar, etc. a nivel nacional las V.V. Asimismo, es el principal intermediario para promocionar las V.V. españolas en el extranjero. Actualmente, gracias a la gestión realizada por el programa español de V.V. nuestro país es un referente a nivel internacional. Esta entidad tiene su propia web donde se puede conocer todo lo relacionado con las V.V. a nivel nacional y presenta enlaces internacionales; no obstante, podemos encontrar otros organismos que también promocionan las V.V. españolas (Vid. en el apéndice cd.10).

⁵⁴ Realizar un seguro de Responsabilidad Civil. No obstante, si este seguro no existiera la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas Procedimiento Administrativo Común, establece en su artículo 139.1 *“los particulares tendrán derecho a ser indemnizados por las Administraciones Públicas correspondientes, de toda lesión que sufran en cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos”*; evidentemente hay que demostrar la relación causalidad entre lesión y el funcionamiento del servicio público (Serrano, 2000).

⁵⁵ En la época de RENFE el canon era de lo más dispar; en cambio, con Adif se estableció un *cuadro de precios de canon para las vías verdes* en función del número de habitantes del municipio y kilómetros o fracción por año. Vid. en el apéndice cd.8.

Los órganos de gestión de las V.V. presentan diversas formas: Gobierno regional⁵⁶, Junta Rectora de un Espacio Natural Protegido (si la misma está dentro de este tipo de espacios), Diputaciones, Mancomunidades o Ayuntamientos. Sin embargo, la tendencia en los últimos tiempos es la de ser gestionado por Consorcios y/o Fundaciones, constituidos generalmente, por las Diputaciones y Ayuntamientos implicados directamente en la V.V. Las entidades gestoras no sólo son necesarias para la puesta en marcha de una V.V., sino también para evitar los perjudiciales -pero demasiados habituales- “tiempos muertos” (Aycart y Hernández, 2007; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011) que se producen desde que la infraestructura está abierta hasta que existe un organismo que dinamice dicho vial; es decir, promoción, mantenimiento, oferta de servicios, búsqueda de implicación privada, etc.

En Andalucía, tenemos representados todos los modelos de órganos de gestión de V.V.: ocho V.V. son gestionadas por Ayuntamientos, cuatro V.V. son organizadas por Consorcios, una V.V. se dirige por Fundación, una V.V. se controla por Mancomunidad y una V.V. es gobernada por un Parque Natural. Señalar, que la gestión realizada por la administración local se hace desde las más dispares concejalías: urbanismo, turismo, medio ambiente, deporte y/o cultura (Vid. en el apéndice cd.11).

4. NORMATIVA EN TORNO A LAS VÍAS VERDES.

4.1. RÉGIMEN JURÍDICO DE LOS BIENES SOBRE LOS QUE SE PROYECTA UNA VÍA VERDE.

Según Serrano (2000) y Sidera (1994) los aspectos jurídicos esenciales sobre los que gira la reutilización de una infraestructura ferroviaria en desuso a otros fines alternativos son por una parte, la calificación jurídica de los bienes adscritos al servicio ferroviario⁵⁷: bienes de dominio público, bienes patrimoniales de la empresa ferroviaria (normalmente, RENFE-Adif o FEVE) o bienes patrimoniales del Estado y, por otra, el procedimiento por el que fueron adquiridos los terrenos: expropiación forzosa u otro procedimiento distinto a ésta.

⁵⁶ Como ejemplos tenemos la propia Vía Verde del Tajuña (Madrid) a cargo de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, o las Vías Verdes de Calahorra-Arnedillo y Haro-Ezcaray (La Rioja), a cargo de la Consejería de Obras Públicas, Transporte, Urbanismo y Vivienda, según se lee en la disposición adicional segunda del Decreto 64/1998, de 20 de noviembre, por el que se regula la realización de senderos y su uso público en el medio natural de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

⁵⁷ Según el Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE y Real Decreto 719/1990, de 1 de junio, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por FEVE.

Si la infraestructura es un *bien patrimonial de las empresas ferroviarias*, podrá ser libremente enajenado o destinado a otro fin distinto del ferroviario⁵⁸; fue el caso de distintas V.V. andaluzas, como la Vía Verde del Aceite o Vía Verde de la Subbética. Si se trata de un *bien patrimonial del Estado*, será preciso que el Gobierno, a través del Ministerio de Economía y Hacienda, adscriba este bien a un nuevo uso⁵⁹; y por motivos de utilidad pública y de interés social, el Estado puede ceder a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos, para el cumplimiento de sus fines, inmuebles del patrimonio del Estado situados en sus respectivos territorios⁶⁰; el ejemplo lo tenemos en la Vía Verde de la Sierra.

En el caso de ser un *bien de dominio público*, la situación se puede complicar según qué caso. El bien es adquirido por procedimiento distinto a la expropiación forzosa, se precisa por parte del Ministerio de Economía y Hacienda una *desafectación* del dominio público⁶¹ y una vez realizado este trámite pasará a integrarse como bien patrimonial de las empresas ferroviarias⁶² y éstas podrán disponer libremente del bien; en cambio, si en el cambio de finalidad se sigue teniendo la consideración de bien de dominio público, el propio Ministerio procederá a su *mutación demanial*⁶³. Sin embargo, si el bien es conseguido mediante expropiación forzosa, cuando haya dejado de funcionar la línea ferroviaria, se procederá a la *reversión* al primitivo dueño o sus causahabientes⁶⁴ (fue el caso de determinados tramos del extinguido ramal ferroviario Luque-Baena, esta situación ha hecho que el proceso administrativo para conseguir los terrenos de la actual Vía Verde Guadajoz-Subbética se prolongarán en el tiempo) y sólo aquellos bienes en los que los

⁵⁸ En virtud del derogado artículo 184.2 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; artículo 9 de la actual Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y artículo 24 de la presente Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

⁵⁹ En función de los artículos 31 y siguientes del Decreto 1022/1964, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley 89/1962, de 24 de diciembre, de Bases del Patrimonio del Estado y los artículos 9 y siguientes de la presente Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶⁰ Como se lee en el artículo 77 del Decreto 1022/1964, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley 89/1962, de 24 de diciembre, de Bases del Patrimonio del Estado y artículo 145 de la presente Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶¹ A tenor del artículo 120 del Decreto 1022/1964, de 15 de abril, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley 89/1962, de 24 de diciembre, de Bases del Patrimonio del Estado y el artículo 10.4 de la actual Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶² Debido a los Reales Decretos 1480/1989 y 719/1990. Y artículo 24 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario.

⁶³ La mutación demanial significa un cambio de destino o afectación de un bien de dominio público, en virtud al artículo 124 de la Ley de 16 de diciembre de 1954 de Expropiación Forzosa y artículo 71 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶⁴ Gracias al artículo 54 de la Ley de 16 de diciembre de Expropiación Forzosa y artículo 24 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

particulares no ejerzan su derecho de reversión, se integrarán como bien patrimonial de las empresas ferroviarias⁶⁵ y éstas podrán utilizarlo libremente.

Otra situación jurídica que se ha dado en Andalucía es lo que se conoce con el nombre de potestad de investigación. Se trata de una facultad que tienen las administraciones públicas para investigar la situación de sus bienes y derechos⁶⁶, en el caso de los ayuntamientos, el artículo 45 del Real Decreto 1372/1986 de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales dice que “*las Corporaciones Locales tienen la facultad de investigar la situación de los bienes y derechos que se presuman de su propiedad, siempre que ésta no conste, a fin de determinar la titularidad de los mismos*”; en este caso se encuentra la Vía Verde de Lucainena.

4.2. RÉGIMEN JURÍDICO DE USO Y GESTIÓN DE UNA VÍA VERDE.

En el año 1993, en el seminario sobre *Experiencias de Utilización Alternativa de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso: “Vive la Vía”*, Jiménez advertía que la administración del estado realizaba la redacción de los proyectos y su ejecución total o parcial y que correspondería a las administraciones autonómicas o locales “*dictar normas de protección especial sobre las infraestructuras susceptibles de recuperación y de su entorno ambiental, de acuerdo con los planes de ordenación territorial y sus previsiones de desarrollo de actividades sociales o turísticas*” (Jiménez, 1994, p.40). A tenor de lo presente en la actualidad esta normativa no se ha dictado de forma generalizada; tan solo tenemos el ejemplo de la región de La Rioja con la creación de la Ley 5/2003, de 26 de marzo, reguladora de La Red de Itinerarios Verdes de La Rioja donde sí diferencian vías verdes y rutas verdes⁶⁷.

Para 1995 el propio MOPTMA tenía elaborado un borrador de anteproyecto de Ley de Vías Verdes (García, 1995; Rodríguez, 1995) y en octubre de 1996 hubo un intento para sacar adelante esta ley que, finalmente, no fue una realidad por falta de voluntad política (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011; Serrano, 2000). Toda infraestructura deportiva y/o turística pública requiere de la existencia de un marco

⁶⁵ Debido a los Reales Decretos 1480/1989 y 719/1990 y artículo 69 de Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶⁶ Según el artículo 45 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas.

⁶⁷ En el artículo 2 de la Ley 5/2003, de 26 de marzo, reguladora de La Red de Itinerarios Verdes de La Rioja puede leerse: “...*Vía verde: Es la infraestructura que cumpliendo los requisitos señalados en el párrafo anterior discurre por antiguas vías de comunicación autónomas fuera de uso*” y “*Ruta verde: Es la infraestructura que cumpliendo los requisitos señalados en el párrafo primero discurre por trazados distintos a los de las vías verdes*”.

normativo que permita el buen funcionamiento y, garantice el mantenimiento de dicha instalación.

4.2.1. ORDENANZAS REGULADORAS.

Ante la ausencia de norma de rango superior, los órganos gestores han demostrado que es posible la creación de una legislación específica, esta norma suele ser una *“Ordenanza Reguladora de Uso y Funcionamiento de la Vía Verde”*. En palabras de Serrano (2000, p.15) *“son el instrumento adecuado para atender a esta finalidad y para proceder, en el marco de sus competencias, a una tipificación de infracciones y sanciones”*. Esta normativa no solo ha de tener una finalidad represiva y sancionadora⁶⁸ sino también preventiva. Éstas son elaboradas a voluntad del órgano gestor de la V.V. Por tanto, no todos los viales están auspiciados bajo una norma que regule su uso, funcionamiento, mantenimiento, gestión, etc. Las V.V. andaluzas, que presentan normativas reguladoras, ascienden a un total de ocho, seis son ordenanzas reguladoras específicas y dos son de otro tipo (Vid. en el apéndice cd.12). Caso curioso lo tenemos en la Vía Verde de la Subbética, ya que en el término de municipal de Lucena, además de aplicarse las ordenanzas reguladoras de uso de la V.V., se utiliza la Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Lucena, donde en su artículo 9 dice: *“1.- Queda prohibida, salvo en los supuestos tasados previstos en esta Ordenanza, la circulación de vehículos por zonas peatonales y ajardinadas. Asimismo se prohíbe la circulación de vehículos a motor y ciclomotores, excepto los documentalmente autorizados, por la denominada <VÍA VERDE>”*. Las pocas ordenanzas existentes en Andalucía constan, generalmente de:

- Disposiciones Generales.
- Usos de la Vía Verde.
- Régimen Jurídico-Sancionador.
- Regulación de Actividades Colectivas Organizadas.

4.2.2. FUNCIÓN DE POLICÍA Y VIGILANCIA.

La perdurabilidad de estos viales, no sólo se consigue con un correcto sistema de mantenimiento, o una creación de una normativa específica, sino que precisa de acciones de policía y vigilancia como parte de la puesta en marcha del plan de gestión de la propia V.V. (Serrano, 2000). Este ejercicio de policía y vigilancia se ha de realizar

⁶⁸ Hay que advertir que el ejercicio de la potestad sancionadora corresponde en exclusiva a la Administración pública; para que exista la misma debe haber un *“<ilícito administrativo>, es decir, que por acción u omisión se haya ido en contra de una norma vigente en ese momento”* (Serrano, 2000, p.14).

con personal propio (contratado o voluntario) o con ayuda de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. Como ejemplos podemos tener presentes: la Vía Verde de la Subbética, en el convenio de cesión de la línea ferroviaria, los Ayuntamientos por los que discurre la vía se comprometían conjuntamente, en sus respectivos términos municipales, a adoptar las medidas de vigilancia, protección ambiental y policía necesaria; la Vía Verde de la Sierra y la Vía Verde de los Molinos del Agua gestionan esta función a través de la Patrulla Verde y; la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla se practica gracias a los Agentes de Medio Ambiente del Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla.

A estas funciones de policía y vigilancia presta sus servicios la Guardia Civil, a través del Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA). Como ejemplo existen las 373 denuncias practicadas por éstos en España, en el periodo de 2000-2008 en el ámbito de las V.V. En este periodo, en Andalucía se han registrado 299 denuncias por parte del SEPRONA (Vid. en el apéndice cd.13). No obstante, es preciso indicar que al no existir normativa específica, los agentes de la autoridad tienen que ampararse en otras normas (código civil, espacios naturales protegidos, caza, ruidos, reglamento general de circulación, dominio público,...) para poder realizar las oportunas denuncias. Respecto a la normativa reguladora de las V.V., a modo general, el SEPRONA (2009), nos advierte de ser poco definitoria; no establece infracciones ni sanciones, que la normativa directa es muy escasa, es individualizada para algunos viales, casi desconocida por la población y necesitada de criterios uniformes.

Las principales amenazas sobre las V.V., según el SEPRONA (2009), son: circulación de vehículos motorizados; ocupaciones/interrupciones: acampadas, edificaciones, pastoreo,...; construcciones ilegales; vertidos de residuos; robo del equipamiento y vandalismo al equipamiento: señales, mobiliario, luminaria, papeleras,...; incendios forestales y caza (Vid. en el apéndice cd.14).

A pesar de no existir un precepto legal en torno a estas líneas sí hay que indicar que todas las V.V. han de informar, a través de las “*señales normativas*” tal y como queda reflejado en el Manual de Señalización de Vías Verdes elaborado en 2002, vid. en el apéndice cd.15. En estas señales, se informan de las reglas y principios que regulan el uso adecuado de la V.V. referentes al comportamiento de quienes discurren por la misma; así como, de las precauciones ante determinadas situaciones de riesgo para la integridad del usuario. Sin embargo, es preciso aclarar que no todas estas infraestructuras no motorizadas andaluzas presentan éstas u otras similares.

4.2.3. ESTADO ACTUAL.

En España, la creación de un marco legal a nivel estatal sobre el uso y funcionamiento de las V.V. es una constante demanda de los órganos gestores reunidos en sucesivas ediciones de seminarios y jornadas técnicas; es decir, la necesidad de un marco legislativo de aplicación acorde a estos itinerarios que regulen su uso, protejan sus entornos y equipamientos y propongan infracciones y sanciones. También, es una demanda realizada para Iberoamérica en el III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes (2008).

Ya, Aycart (2010a), aclaraba que un trabajo para el futuro es el de “*crear un marco legislativo para las vías verdes*”. En las V Jornadas Técnicas de Vías Verdes, celebradas el 18 y 19 de junio de 2009 en Madrid se concluyó lo siguiente:

Ante la inexistencia de un marco legal adecuado a las características singulares de las vías verdes, se insta a la creación de una ley y normativa legal de ámbito estatal para las vías verdes. Se propone que las plataformas de ferrocarril en desuso y las vías verdes ya acondicionadas sean declaradas “bienes de dominio público” adscritos al uso público no motorizado.

Esta normativa deberá ser directa y definida, señalando usos permitidos, autorizados y prohibidos así como infracciones y sanciones, y se debe igualmente promover la redacción de una normativa de uso por parte de todos los entes gestores de vías verdes, así como su difusión para el conocimiento por parte de los ciudadanos. Para garantizar su cumplimiento, es deseable potenciar la colaboración de los diferentes entes gestores de las vías verdes con el Servicio de Protección de la Naturaleza (SEPRONA) de la Guardia Civil y con otras fuerzas responsables de la seguridad (FFE, 2009, pp.1-2).

La presión de los órganos gestores y el auge del Programa Vías Verdes, han hecho recuperar la iniciativa política de los años noventa para redactar un marco normativo estatal. Los hitos políticos hasta ahora conseguidos han sido:

1. El Senado, el 4 de junio de 2001, aprueba por unanimidad una Moción en la que insta al Gobierno a⁶⁹:

Adoptar todas las medidas que sean precisas para potenciar como medio de promoción del turismo rural, del transporte no motorizado, del deporte seguro y del ocio accesible en la naturaleza, la utilización alternativa de los trazados ferroviarios que en la actualidad estén en desuso en todo el territorio español, para su acondicionamiento como «Vía Verde», así como en el marco de sus competencias, al desarrollo normativo necesario para la regulación de su uso (BOCG. Senado, Serie I, n1º 210, de 4 de junio de 2001, p.5).

2. En el Consejo de Ministros sobre Turismo, el 24 de julio de 2009⁷⁰, se aprobaron distintas medidas. El Ministerio de Fomento, a instancias de ADIF, propuso:

⁶⁹ Léase Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, Serie I, número 210, de 4 de junio de 2001, pp. 4-5. N° 662/000128.

Fomento, también a través de ADIF, está reforzando el Programa Vías Verdes, que reconvierte en corredores ecoturísticos de gran valor medioambiental aquellas líneas ferroviarias que han quedado en desuso. Se trata de un rico patrimonio de gran valor histórico y cultural que abarca ya casi 1.700 km de Vías Verdes operativas, distribuidas en setenta itinerarios, y que puede incrementarse en otros 6.000 km atendiendo al resto de líneas sin uso que hay repartidas por todo el Estado (Consejo de Ministros sobre Turismo, de 24 de julio de 2009, p.23).

El Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, bajo el epígrafe de “Fomento del desarrollo turístico sostenible del medio rural” indicó al ejecutivo lo siguiente:

Se pretende la consolidación de la Red Nacional de itinerarios no motorizados (caminos naturales y vías verdes), en el marco de un uso turístico responsable de nuestro patrimonio natural y cultural.

El acuerdo contempla crear una marca que reúna aquellos productos turísticos/alojamientos de turismo rural vinculados a la Red Nacional (Consejo de Ministros sobre Turismo, de 24 de julio de 2009, p.31).

El Consejo de Ministros aprobó un Acuerdo para la adopción de medidas para el fomento del desarrollo turístico sostenible del medio rural, a cargo de los Ministerios de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino e Industria, Turismo y Comercio.

3. La Comisión de Medio Ambiente, Agricultura y Pesca del Congreso de los Diputados, el 4 de marzo del 2010⁷¹, presentó una Proposición no de Ley, relativa a las vías verdes, en la que se defendió la necesidad de “*reforzar jurídica y administrativamente las actuaciones del Programa de Vías Verdes*” (BOCG. Congreso de los Diputados, Serie D. nº 356, de 16 de marzo de 2010, p.23). Aprobándose dicha propuesta con modificaciones el 20 de abril de 2010⁷², donde el Congreso de los Diputados insta al Gobierno Español a:

1. Impulsar y promover, conjuntamente con las Comunidades Autónomas, todas las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas vías verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes.

2. Consignar en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria concreta para financiar las actuaciones que se programen anualmente.

3. Elaborar una reglamentación específica con el rango legislativo oportuno que permita dotar de respaldo jurídico a la calificación de “Vía Verde”, delimitándola principalmente a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios y a las actuaciones necesarias para su adecuación y puesta en funcionamiento.

4. Promover acuerdos con otras administraciones, y conveniar con CC.AA. y entes locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de FEVE y ADIF, pondrá a disposición de

⁷⁰ Consúltase Consejo de Ministros Referencia 24 de julio de 2009 en la web <http://www.lamoncloa.es/NR/rdonlyres/3A0CA95F-4B7B-49F6-8595-5C6C1D3CBADE/97407/refc20090724.pdf>

⁷¹ Consúltase Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, Serie D, número 356, de 16 de marzo de 2010, pp. 23-24. Nº 161/001566.

⁷² Vid. Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, Serie D, número 383, de 28 de abril de 2010, p. 43. Nº 161/001566.

este programa los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario (BOCG.Congreso de los Diputados Serie D. nº 388, de 28 de abril de 2010, p.43).

5. CARACTERÍSTICAS DE LAS VÍAS VERDES.

En España, al recorrer alguno de los más de 1.800 kilómetros⁷³ de vías verdes (figura II.1) el deportista-turista observará, que las mismas presentan una serie de características propias, las cuales las hace diferenciarse de cualquier otra infraestructura no motorizada, dígase senderos, caminos de canales, vías pecuarias, carril bici, etc. El Programa de Vías Verdes presenta dos valores fundamentales, en palabras de Araujo (2009, p.62): *unas señas de identidad homogéneas que la definen como recurso novedoso y de calidad, y por otra parte, un proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local.*

Aunando las opiniones de la Asociación Europea de Vías Verdes (2000); Aycart (2008a, 2010a y b); García (1995); Mató (2007); Menacho (2007) y Rovelli (2007), he agrupado las mismas en dos: características físicas y características comerciales.

Figura II.1: Mapas de vías verdes en España.



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

⁷³ Según nos informa la web oficial del Programa Vías Verdes, <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes> (2011).

5.1. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS.

- Cómodo tránsito gracias a su escaso desnivel (máximo 3%), amplios radios de curva (siempre superiores a los 200 metros) y suficiente y constante anchura (4 metros, teniendo 2,50 metros las traviesas y 80 centímetros a cada lado) y distancias medias entre núcleos ferroviarios (estaciones, apartaderos,..) entre 7 a 15 kilómetros. Lo que permite facilidad de acceso a todo tipo de usuarios, incluidas las personas con movilidad reducida.
- Autonomía física real en relación con la red de carreteras.
- Número reducido de cruces con carreteras.
- Continuidad de los trazados mediante el mantenimiento del dominio público y la selección de enlaces de conexión en los tramos en que esta continuidad se haya perdido (con la presencia de viaductos y pasarelas, trazados alternativos, túneles,...). Se trata de infraestructuras prácticamente ininterrumpidas.
- Fáciles y agradables de recorrer.
- Seguridad para los usuarios-visitantes, gracias a su separación física de las vías de tráfico motorizado y a la presencia de elementos de seguridad pasiva (señalización, viaductos, iluminación en túneles, balaustradas, barreras en las intersecciones con carreteras, etc.).
- Infraestructura específica para tráfico no motorizado y tráfico lento; por lo tanto, hay prohibición de la circulación de vehículos motorizados.
- Su trazado se reconoce fácilmente por sus características físicas y por su integración en el paisaje.
- Se adentra en paisajes de gran valor natural y cultural.
- Las V.V. están jalonadas de elementos que recuerdan su función de origen: estaciones, casetas de las esclusas, señalizaciones u otros hitos, etc., que pueden destinarse a nuevos usos relacionados con las V.V. Son vestigios de la historia de estas vías, que les confieren una identidad diferenciadora de otras infraestructuras de comunicación.
- También, en muchos casos, los trazados atraviesan zonas urbanas y comunican entre sí áreas de actividades (comercios, servicios, equipamientos diversos, etc.), zonas residenciales, espacios verdes, etc., además de estar conectados, en algunos casos, con las redes de transporte colectivo.
- Respeto al medio ambiente a lo largo del propio trazado, invitando a los usuarios-visitantes a respetarlo.

5.2. CARACTERÍSTICAS COMERCIALES.

El Programa Nacional de Vías Verdes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, al crear la marca “Vías Verdes”, ha proporcionado a estos itinerarios unas características comerciales que las hacen diferenciarse de cualquier otro producto deportivo o turístico.

- Crea una marca, legalmente registrada y patentada desde 1994 por la Fundación de Ferrocarriles Españoles. Y es una marca de calidad, reconocida por numerosos premios internacionales.
- Denominación, logotipo (figura II.2), imagen y señalización común.

Figura II.2: Logotipo de vías verdes.



Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

- Presenta un producto diferente, novedoso e innovador como es la reutilización de la red ferroviaria en desuso.
- Crea una oferta de servicios en torno a la V.V.: puntos de información, centro de visitantes, alojamientos y restauración, aparcamientos, alquiler de bicicletas, etc. Reutilizando viejas infraestructuras de las vías ferroviarias como estaciones, almacenes, casillas de peones, aparcamientos,...
- Información y promoción homogénea de las vías verdes a través de web, folletos, artículos en revistas y prensa, etc.

La idiosincrasia propia de éstas, favorece un estilo de vida más saludable, impulsa la economía rural, acerca al entorno natural, estimula las relaciones personales, movilidad segura y sostenible, conocimiento del medio-educación ambiental, etc. (Araujo, 2009; Aycart, 2008a y 2010a y b; Mató, 2007; Menacho, 2007).

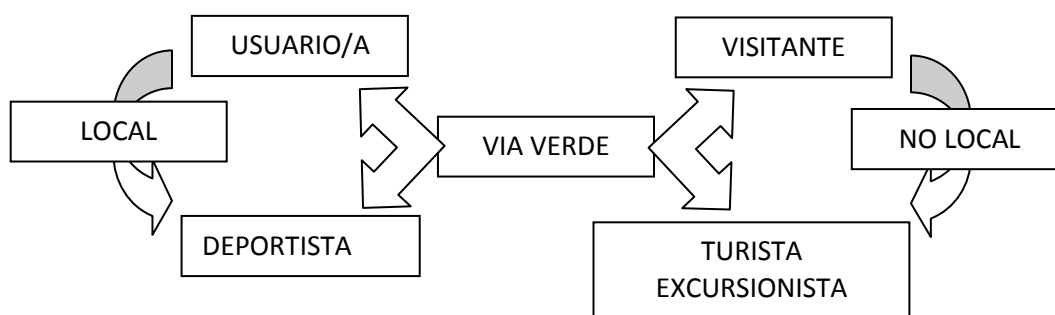
A nivel internacional, podemos señalar que la EPSD con su programa CEG, ha aunado unos criterios específicos para determinar qué es o qué no es una greenway; estos principios fueron adquiridos con la Declaración Sopron (2006)⁷⁴.

⁷⁴ Léase los criterios adjuntos a la Declaración Sopron en el web oficial de greenways de Hungría, se puede consultar en <http://zoldutak.hu/zoldutmutato/dokumentumok/>

5.3. CARACTERÍSTICAS DE LOS USUARIOS-VISITANTES.

Las V.V. son infraestructuras que acogen tanto a usuarios como a visitantes; cada uno de éstos presenta unas características propias. Tomando la definición de visitante de la Clasificación Internacional Uniforme de las Actividades Turísticas aprobada por la OMT en 1993, Alegre, Cladera y Juaneda (2003, p.22), dicen que se trata de *“toda persona que se desplaza a un lugar distinto del de su entorno habitual, por una duración inferior a doce meses y cuya finalidad principal en el viaje no es ejercer una actividad que se remunere en el lugar visitado”*; así pues, tiene una vinculación directa con el turismo. En esta categoría puede diferenciarse el turista y el excursionista, cuya separación responde únicamente al criterio de pernoctaciones realizadas en el/los lugar/es visitado/s: al menos una, en el primer caso, y ninguna en el segundo caso (Instituto de Estudios Turísticos, 2009). En cambio, el usuario tiene relación con el concepto de residente, interpretado como *“la persona que permanece durante la mayor parte del año en un país o lugar”* según Alegre, Cladera y Juaneda (2003, p.23). Por tanto, éste está más vinculado al ámbito de lo local; es decir, al no tener la categoría de turista le consideraremos deportista (figura II.3). Esta reflexión acerca de estos términos es frecuente en la administración ambiental encargada de espacios naturales protegidos (EUROPARC-España, 2005), donde se diferencia el uso público en estos espacios (propio de sus competencias) y turismo en este territorio (competencia de la administración turística).

Figura II.3: Relación usuario-visitante con deportista-turista.



Fuente: Elaboración propia.

6. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO. DISEÑO DE LAS VÍAS VERDES.

6.1. VÍAS VERDES EN ANDALUCÍA.

En el ámbito de las vías verdes, la FFE considera la siguiente tipología:

1. Vías Verdes Acondicionadas, cuando ha habido una inversión pública para su recuperación (foto II.1).

2. Vías Verdes en Fase de Obras, son vías que están en obras y que una finalizadas las mismas y entregadas al órgano gestor, pasarán a ser Vías Verdes Acondicionadas (foto II.2).
3. Vías Verdes No Acondicionadas, son líneas de ferrocarril en desuso, en las que tan sólo se han desmantelado los raíles y traviesas, pero que no ha habido trabajos de recuperación y por tanto, no están acondicionadas (foto II.3).



Foto II.1: Vía verde acondicionada. Vía Verde del Guadiana (Huelva).



Foto II.2: Vía verde en fase de obras. Vía Verde de la Subbética. Tramo II (Córdoba).



Foto II.3: Vía verde no acondicionada. Vía Verde de Sierra Nevada (Granada).

6.1.1. VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Andalucía, en el momento de la investigación, contaba con quince V.V. acondicionadas que sumaban un total de 320 kilómetros (tabla II.1). Desde la primera vía verde acondicionada a la última ha transcurrido catorce años; siendo la primera en abrirse la Vía Verde de Camas, en el año 1996 y la más reciente la Vía Verde de Rota, en noviembre del 2010. En los últimos cinco años (2005-2010) se han puesto en funcionamiento un total de ocho V.V., hablamos de más del 54% de las V.V. en Andalucía (Vid. en el apéndice cd.16).

Tabla II.1: Vías verdes andaluzas acondicionadas y Longitud.

Nº	Vía Verde Andaluza Acondicionada.	Distancia en Kilómetros.
1	Vía Verde del Almanzora (Almería) Tramo Vía Verde del Hierro	11,8
2	Vía Verde del Almanzora (Almería) Tramo Vía Verde de Olula	1,6
3	Vía Verde de Lucainena (Almería)	5
4	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz) Tramo Vía Verde de Rota	7,5**
		Tramo de Vía Verde de Chipiona 8,6
5	Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla)	36,5
6	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba)	27,3
7	Vía Verde de la Subbética (Córdoba)	56
8	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba)	7,753
9	Vía Verde del Guadiana (Huelva)	17
10	Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva)	34 (+2 km. de casco urbano no acondicionado)
11	Vía Verde del Aceite (Jaén)	55
12	Vía Verde de Linares (Jaén)	6
13	Vía Verde de la Campiña II (Sevilla)	28,5***
14	Vía Verde de Itálica (Sevilla) Tramo de Vía Verde de Camas	2****
15	Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla(Sevilla)	15 (+3,700 km de vía pecuaria)
Total		319,553 km. (325,253 km.)

*Faltarían los 7,4 km. del tramo de Sanlúcar de Barrameda, que no está acondicionado.

** En las publicaciones habla de 7,5 km.; en cambio, en el proyecto de construcción y en la señalización de la vía verde se cuenta con 9,132 km. Y es debido a que el origen simbólico está en el caso urbano y el origen real se encuentra a 1,700 km de aquél.

***Esta vía verde tiene un total de 65 km., pero en la actualidad tan solo tiene acondicionados 28,5 km. (término municipal de Écija).

**** Son los únicos kilómetros acondicionados de una vía verde que tiene 37 km. y que llega a la localidad de Aznalcóllar y Ramal de Gerena.

Fuente: Elaboración propia.

6.1.2. VÍAS VERDES ANDALUZAS NO ACONDICIONADAS.

Como V.V. no acondicionadas en Andalucía contamos con ocho, más dos tramos sin acondicionar de otros viales acondicionados, como indicamos en la tabla II.2. Son líneas que se pueden recorrer y que igualmente nos descubrirán paisajes espectaculares, pero hemos de considerar que podemos encontrarnos transporte motorizado, discontinuidad en la plataforma de la vía, posibles infraestructuras deterioradas y obviamente, ningún equipamiento o servicio.

Tabla II.2: Vías verdes andaluzas no acondicionadas y Longitud.

Nº	Vía Verde Andaluza No Acondicionada -según Guía de Vías Verdes. Vol. I, II y III-		Distancia en Kilómetros.
1	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz)	Tramo de Sanlúcar de Barrameda	7,4
2	Vía Verde de Sierra Nevada (Granada)		6
3	Vía Verde del Litoral (Huelva)*		47
4	Vía Verde del Odiel (Huelva)		17
5	Vía Verde de Riotinto (Huelva)		35
6	Vía Verde del Guadalimar (Jaén)**		11
7	Vía Verde Minas de Plomo (Jaén)		11
8	Vía Verde de los Alcores (Sevilla)		28
9	Vía Verde de la Campiña III (Sevilla)	Tramos La Luisiana, Fuentes de Andalucía y Marchena	36,5
10	Vía Verde de Itálica (Sevilla)	Tramos Santiponce, Gerena, Aznalcóllar	35
	Total		233,9 km.

*Esta vía verde se originó como vía verde acondicionada, pero actualmente la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha estimado oportuno eliminar esta clasificación debido a la falta de rigor en la restricción al tráfico motorizado, deterioro general y ocupación en algunos tramos.

**Actualmente es una vía verde que está en fase de obras para acondicionarla.

Fuente: Elaboración propia.

6.2. INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO DE LAS VÍAS VERDES.

En el año 1993⁷⁵, el entonces MOPTMA conjuntamente con las empresas públicas de RENFE y FEVE, encargó a la FFE que realizará un "Inventario de Líneas Ferroviarias en desuso". Se estimaba que habría un posible activo de 4.385 km⁷⁶. (Jiménez, 1994), pero el citado estudio reveló la existencia de 7.684 km. fuera de servicio, entre éstos se catalogaron un total de 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes (MOPTMA, 1995; Aycart, 2006, 2008b y 2010b)⁷⁷. Lo ideal para convertir una

⁷⁵ El convenio fue suscrito el 3 de junio de 1993 entre la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorio del Ministerio, FEVE, RENFE y la FFE (Jubert, 1994; Rodríguez, 1995).

⁷⁶ De vías ferroviarias en desuso propiedad de RENFE constaban 2.430 km y de titularidad de FEVE eran 1.955 km. Este primer estudio concluyó en 1994 y fue realizado por la Dirección General de Política Ambiental del entonces MOPTMA.

⁷⁷ Se analizaron 98 líneas ferroviarias dependientes de los tres entes que encargaron el inventario, sumando una longitud total de 5.764 km. De estos kilómetros Andalucía aporta un total de 1.442 km representando el 25,4% del global, siendo la región que más aporta al estado (MOPTMA, 1995; Aycart,

vía ferroviaria en desuso, es la no pérdida de continuidad: vías que desaparecen en el casco urbano al ser engullidas con calles o carreteras, ocupación de los terrenos por edificios o fincas privadas, etc. *“La continuidad es importante, ya que los ciclistas y paseantes no deben creer que puedan perderse, y para que las personas que no saben leer un mapa, como los niños, puedan sentirse confiados y recorrer distancias largas”* (Hutt, 1994, p.145). En España y Andalucía no siempre se respeta esta continuidad y se han tenido que inventar distintas soluciones: señalización en los cascos urbanos, pasarelas o pasos inferiores para salvar carreteras, desvío de la vía verde por caminos o vías pecuarias, etc.

El gran número de kilómetros de vías verdes en España⁷⁸, es fruto de la unión de un alto número de inversiones, proyectos y programas (Fondos de Cohesión, FEDER, programa LEADER, programa LIFE, iniciativa INTERREG III A España-Portugal dentro del Fondo Europeo de Desarrollo Regional, Plan Futures,...), a los que se le han sumado iniciativas privadas (Aycart y Hernández, 2007; Jiménez, 1994). Se trata de una infraestructura lineal creada y pensada para ser utilizada en el ámbito deportivo, turístico, educativo, ambiental, cultural, movilidad cotidiana,... Como bien nos dice García Ferrando (2006b) la Unión Europea desde hace años ha favorecido políticas de reconversión de áreas rurales en declive, donde la crisis de la agricultura y ganadería tradicional, hace necesario buscar nuevas fórmulas de desarrollo para evitar el despoblamiento y depresión económica. Muchos de estos programas han creado equipamientos deportivos y aulas en la naturaleza, que estimulan una nueva forma de realizar turismo rural; por ejemplo, las vías verdes y sus anexos. Gracias a estas políticas y a estos proyectos surge una sinergia entre ayuntamientos y cooperación entre municipios, contribuyendo a formar una identidad comarcal y aumentar la autoestima de la población rural (González y Moyano, 2007).

Una vía verde no sólo es seguir el trazado original de una vía ferroviaria sino que requiere de otras instalaciones. La construcción de estas infraestructuras lineales requiere de unas consideraciones básicas para ser homologadas como vía verde (Aycart y Hernández, 2007; Hutt, 1994; Jiménez, 1994): accesibilidad universal; señalización homologada; delimitación de cada infraestructura y equipamiento; acondicionamiento técnico apropiado del firme; acondicionamiento de puentes, túneles y otro tipo de pasos para los nuevos usos; creación de servicios de abastecimiento de agua potable, electricidad, saneamiento, recogida de basuras, etc.; establecimiento de

2008b). Adicionalmente se registraron otras 89 líneas ferroviarias abandonadas de carácter privado (minero e industrial) donde se analizaron otros 1.920 km (Aycart, 2006, 2008b y 2010b).

⁷⁸ Según nos informa la web oficial del Programa Vías Verdes, <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes>.

aparcamiento en el entorno de las áreas establecidas; prohibición del uso de vehículos a motor; acondicionamiento del entorno natural, etc.

De igual modo, se conoce como *Infraestructura* o instalaciones fijas de un ferrocarril, a grandes rasgos, a los edificios y a las vías. Respecto a los edificios, podemos distinguir las estaciones y otras instalaciones cubiertas⁷⁹. En cuanto a la vía, tenemos la playa de vías más o menos extensas que rodean las estaciones y la plataforma de la vía propiamente, con sus elementos: puentes, viaductos, túneles, etc. Y, por *Equipamiento*, a las áreas de descanso, fuentes, miradores, estaciones, etc.

La transformación de una plataforma ferroviaria abandonada en V.V., no hay que medirla exclusivamente en términos económicos (turismo, por ejemplo) sino también en rentabilidad social (salud, educación, cultura,...). Cuando se ideó el plan Tejido Verde se buscó la creación de diversos usos alternativos, canalizables en estas infraestructuras, como: turismo-naturaleza, deporte-naturaleza y cultura-naturaleza (Jiménez, 1994). En cambio, el uso actual que presentan estas infraestructuras no motorizadas, esencialmente es para practicar deporte desde diversos ámbitos (recreativos, entrenamiento y competición); realizar turismo (deportivo en la naturaleza, cultural, ornitológico,...); como infraestructura para desplazamientos cotidianos (ir a casa, al mercado, a otra población, al lugar de trabajo,...), y por supuesto, como medio para desarrollar educación ambiental y cultural. Así lo demuestran los equipamientos anexos a las vías verdes (paneles interpretativos, centro de visitantes, áreas deportivas-recreativas,...); las actividades desarrolladas por los propios órganos gestores (día nacional de Vías Verdes, jornadas de información, talleres,...) y otras entidades (clubes, asociaciones, centros escolares,...) y también así se revelan en los diversos estudios nacionales e internacionales realizados⁸⁰.

Lo planteado anteriormente está en concordancia con la idea que plantea Esteve (2001), de planificar infraestructuras turístico-deportivas de carácter polivalente de uso para residentes y turistas y de distintas actividades deportivas, buscando para ello una óptima localización y, sin duda, las vías ferroviarias en desuso son una buena ubicación. Las vías verdes, siguiendo la clasificación realizada por Esteve (2001, p.145), de instalaciones turístico-deportivas desde el punto de vista de su emplazamiento se considerarían "*instalaciones deportivas en plena naturaleza*" y,

⁷⁹ Como nos advierte Muñoz (1994) las estaciones suelen ocupar un solo edificio donde se ubica venta de billetes, sala de espera y oficina. En cuanto a otras instalaciones cubiertas están los almacenes y talleres de mantenimiento.

⁸⁰ Consúltense los siguientes estudios: Combet, 2001; Consorcio Turístico del Plazaola, 2000; Consejo General de Saone-et-Loire, 1999; ESECA, 2005; FFE, 1998 y 2003; Maryland Greenways Comisión, 1994; MMA, 2203; MITC, 2008d; Mundet y Coenders, 2006; Fundación de la Vía Verde de la Sierra y otros, 2005 y 2008; RTC, 2005, 2006, 2008, 2009a y b y 2010; etc.

atendiendo la taxonomía de espacios para la práctica físico recreativa según Lapetra y Guillén (2010, p.90), según qué caso, podríamos encuadrarlas o como “*espacios de índole recreativa y social*” (dentro de los espacios urbanos), o como “*espacios naturales*”. Y dentro de los espacios en la recreación en la naturaleza se considerarían como “*espacios semiacondicionados*” (dentro de los espacios propios del ecosistema natural), según Lapetra y Guillén (2010, p.154).

Las V.V. son infraestructuras cuyas características están entre los rasgos que debe tener los recorridos de ciclomontañismo como actividad recreativa-turística y, cercano al concepto francés de *btt-balade* (recorridos de ciclismo-paseo), según Luque (2006a). Y, respecto a las rutas ecuestres, también cumplen con los requisitos para ser recorridos ecuestres⁸¹ y en Andalucía, las V.V. se utilizan para realizar itinerarios ecuestres más próximo al concepto francés de *promenade a cheval* (paseos a caballo), según señala Luque (2006c).

6.3. USO DE LA MARCA Y SEÑALIZACIÓN EN LAS VÍAS VERDES.

Por otro lado, es preciso resaltar la conveniencia del uso sistemático de la marca “*Vía Verde*”. Obteniendo una ventaja inducida, dado el carácter de producto único, cuya promoción a nivel local o en cualquier lugar del país repercute en el resto de las iniciativas mediante las sinergias ya creadas con la existencia de un “Programa Vías Verdes” y una imagen única. Donde parte de las actividades de promoción del “Programa Vías Verdes” es subvencionado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Esta uniformidad se materializa, entre otras cosas, en una identidad gráfica que queda recogida en diversos aspectos del diseño de las Vías Verdes (existe un *Manual de Señalización de Vías Verdes*, última revisión fue en junio de 2002) bajo la cobertura de un logotipo único y general, cuya forma y trazos tratan de simbolizar el proceso de transformación de la infraestructura rígida del trazado ferroviario en un itinerario verde.

Otro aspecto importante es la Señalización⁸², el Manual de Señalización de Vías Verdes, presentan los conceptos básicos, las características de los elementos de

⁸¹ Según afirma Luque (2006c), el informe realizado por la Confederación de Empresarios de Andalucía sobre turismo ecuestre en 1996, consideran las vías verdes como un potencial recurso para desarrollar este tipo de turismo.

⁸² La señalización es una cuestión muy considerada entre los órganos gestores a nivel internacional, valgan de ejemplo: Bélgica presenta un manual de señalización en las vías verdes de diciembre de 2009, modificando el del año 2003 (léase en: http://ravel.wallonie.be/opencms/export/sites/spw.ravel/fr/documents/Vade-Mecum_SignalisationdirectionnelleRAVeL_122009.pdf) y otro manual de señalización de tráfico para cruces entre vías verdes y carreteras, creado en el año 2006 (léase en:

señalización, criterios de implantación de la señalización, disposición de la señalización, señalización en intersecciones y un catálogo pormenorizado de las señales. Como nos dice el propio manual (FFE, 2002, p.1) “*de este modo, todas las Vías Verdes españolas quedan claramente identificadas como elementos integrantes de un mismo Programa nacional, lo cual refuerza su identidad, percepción por los usuarios, atraktividad y demanda inducida*”. Aunque tenemos que indicar que no todas las V.V. andaluzas cumplen con estas normas de señalización (fotos II.4a y 4b); entre las razones está que el propio Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino a través de su Programa de “Camino Naturales”⁸³ está utilizando una señalización y denominación propia (fotos II.5a y 5b); no respetando el espíritu de vías verdes, y confundiendo a los usuarios-visitantes que utilizan tanto caminos naturales como vías verdes; además de no respetar el acuerdo tomado el 3 de septiembre de 2003⁸⁴, entre el propio Ministerio y la Comisión de promotores de vías verdes.



Fotos II.4a y 4b: Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla) y Vía Verde Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).

http://ravel.wallonie.be/opencms/export/sites/spw.ravel/fr/documents/SignalisationpolicecarrefoursRAVeL_2006.pdf) y Australia en diciembre de 2004 presentó su manual de señalización en vías verdes; léase en: http://www.railtrails.org.au/documents/RA_Signs_Ver_1.0.1.pdf

⁸³ En el año 2004 se pone en marcha el actual Programa Caminos Naturales, respondiendo a dos grandes grupos de actuaciones. El primer grupo, aúna itinerarios sobre terrenos públicos y de diversa índole (vías pecuarias, senderos de montaña,...) y para la que su título es “Camino Natural de...”. En cambio, para el segundo grupo, se centra en la recuperación y transformación de antiguos trazados ferroviarios en desuso; cuya denominación es la de “Camino Natural-Vía Verde de...”. Según se recoge en el documento síntesis del informe *Consultoría y Asistencia para la Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes*, del año 2008 realizado por la consultoría MERCODES en colaboración con la FFE.

⁸⁴ En dicha reunión se acordó incluir en la señalización, folletos,... la denominación de “Camino Natural de la Vía Verde de...”. Vid. El Boletín InfoVías Verdes nº 14 de septiembre de 2003, web: www.viasverdes.com



Fotos II.5a y 5b: Vía Verde de la Campiña I (Córdoba) y Vía Verde del Hierro (Almería).

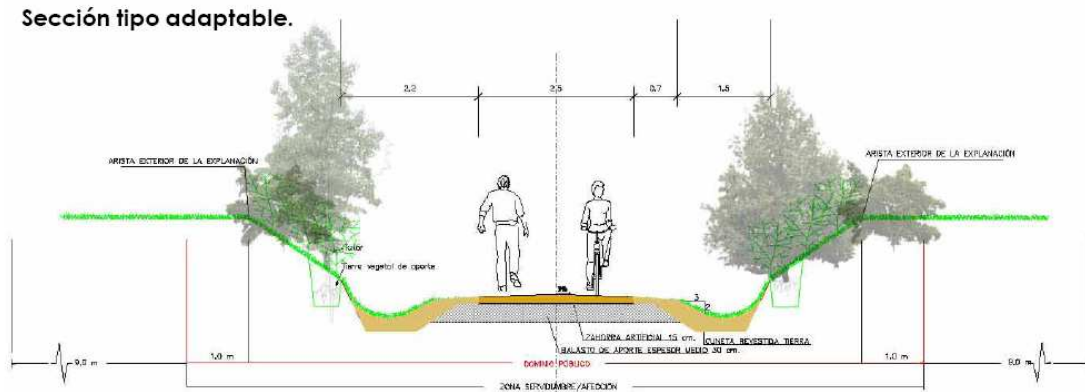
Además de heterogeneidad en la señalización, también existe incoherencia en la denominación para la misma infraestructura no motorizada, según el organismo que se consulte e incluso, dentro de la misma entidad, según qué medio se revise, observamos nombres distintos (Vid. en el apéndice cd.17).

6.4. DISEÑO DE LAS VÍAS VERDES.

Respecto al diseño de una V.V., Martínez (2008), nos informa que un vial de este tipo arbolado tiene una incidencia positiva en el paisaje, crea *corredores ambientales*. Para Gómez (2008), el diseño de una V.V. debe contemplar las siguientes pautas:

1. Integración ambiental (figura II.4).
2. El firme debe presentar tratamientos blandos en ámbitos rurales y en casco urbano deber considerarse situaciones especiales (asfalto, acerado, carril bici,...).
3. Salvar dificultades, construir pasos a distinto nivel para evitar cruces o compartir tramos con tránsito motorizado.
4. Señalizando y protegiendo (señales, barandas, bandas reductoras de velocidad,...).
5. Presencia de áreas de descanso y que éstas sirvan para revalorizar el patrimonio; por ejemplo en antiguas estaciones de ferrocarril y/o apeaderos.

Figura II. 4: Sección tipo adaptable de una vía verde.



Materiales: Subbase de balasto o grava caliza. Rodadura de todo uno. En caso de pendiente superior al 6% hormigonado.

Dimensiones banda de rodadura 2.5m.

Restauración ambiental. Reperfilado, suministro de tierras y siembra o hidrosiembra. Cunetas revestidas en tierra.

Fuente: Gómez (2008).

Es necesario informar que, en el ámbito internacional, la RTC realizó un estudio en el año 2000 para conocer las características de diseño de las rails-trails estadounidenses encontrando como principales características: seguridad en el diseño, que el usuario se sienta seguro y responsabilidad en la gestión (RTC, 2000) y, la EPSD con su programa CEG, a través de la Declaración Sopron (2006), acordó unos criterios de diseño⁸⁵ en cada una de las modalidades de greenways que crearon: *greenways de larga distancia*, *greenways locales* y *greenways de casco urbano*.

En los últimos años, en las V.V. se está incorporando maquinaria de la industria minera o elementos ferroviarios (maquinaria, locomotoras y/o vagones) que recuerdan que aquella infraestructura en otro tiempo fue una vía ferroviaria, tal y como se observan en las V.V. de fuera de nuestro país, valgan de ejemplo Austria, Bélgica, Estados Unidos o Reino Unido. En Andalucía podemos observarlas en cinco V.V. acondicionadas y en otras tantas V.V. no acondicionadas (Vid. en el apéndice cd.18). Éstos se instalan en la propia V.V. o en los alrededores; presentados simplemente como elementos decorativos o reutilizados como equipamientos⁸⁶ (fotos II.6a y 6b). Participando en lo que se reconoce como “*arqueología industrial*” (Valero, 1994, p.294).

⁸⁵ Vid. los criterios adjuntos a la Declaración Sopron, los cuales pueden consultarse en el web oficial de greenways de Hungría <http://zoldutak.hu/zoldutmutato/dokumentumok/>

⁸⁶ Restaurados y reutilizados como aulas, restaurantes, puntos de información,...



Fotos II. 6a y 6b: Izquierda: Máquina de vapor cuya fuerza motriz fue utilizada durante los años 1892-1963 para bombear agua a máquinas de tren en la Estación de Martos. “Glorieta” en la Avenida de la Vía Verde en Martos. Vía Verde del Aceite (Jaén). Derecha: Locomotora Mikado en la Estación de Cabra. Elemento del “Centro de Interpretación del Tren del Aceite”. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

Pero también se están incorporando *artworks* integradas en la propias V.V. a modo decorativo o con una función utilitaria⁸⁷; claros ejemplos los encontramos en Alemania (AEVV, 2000), Reino Unido (AEVV, 2000; Hutt, 1994; Powell, 2010) o Estados Unidos (Cawood y Somers, 2006) y en España lo podemos observar, entre otras, en la Vía Verde del Carrilet II (Girona) y Vía Verde del Plazaola (Navarra). En Andalucía, los únicos ejemplos que podamos asemejarlo a este concepto de *arte-escultura en la calle* a fin de crear lo que Sustrans denomina *the travelling landscape* (paisaje del viajero), se encuentran⁸⁸ en las V.V. acondicionadas de Los Molinos del Agua (foto II.7) y de Hierro y entre las V.V. no acondicionadas, tenemos la Vía Verde del Litoral e Itálica, vid. en el apéndice cd.19.



Foto II.7: Señal informativa, simulando un raíl y una locomotora. “A.D. San Juan del Puerto”. Vía Verde de Los Molinos del Agua (Huelva).

⁸⁷ Son utilizados como miradores, asientos, fuentes de agua potable, señalización, dispositivos de control de acceso, hitos kilométricos,...

⁸⁸ También podemos observar en el Paseo Urbano de Fines (Vía Verde de Fines) esculturas de mármol creadas en un concurso.

6.5. EL FUTURO DE LAS VÍAS VERDES EN ANDALUCÍA.

La expansión de las V.V. es una realidad palpable en Andalucía, pero lo será aún más en el futuro próximo. En enero del 2011, se abrió al público un nuevo vial en la provincia de Cádiz, concretamente la Vía Verde de la Bahía de Cádiz de ocho kilómetros de recorrido entre las localidades de Puerto Real y San Fernando, dentro de las actuaciones realizadas por el Ministerio de Fomento para la puesta en servicio del nuevo tramo ferroviario de San Fernando de la línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz⁸⁹. De igual modo, desde mayo del 2011 se puede recorrer, entre Baza y Caniles, los siete primeros kilómetros de la Vía Verde de la Sierra de Baza. En la actualidad hay tres V.V. en fase de obras. Otras once, son las que han firmado el convenio y están a la espera de construcción por parte del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, están a la espera del convenio entre órgano gestor y titular de los terrenos o, están en la fase de redacción del proyecto. Por último, existen cinco propuestas desde colectivos, asociaciones o particulares, que están solicitando a la administración pública más cercana que inicien las gestiones para contar con una V.V. en su territorio (Vid. en el apéndice cd.20). Hablamos, por tanto, de un total de diecinueve V.V. más en nuestra región.

El Adif es titular de 4.006 kilómetros de líneas cerradas o de construcción abandonada, sumando una superficie de casi 71 millones de m². En ellas se encuentran un total de 432 recintos ferroviarios. En el año 2010 Adif gestionaba un total de 36 convenios de V.V., se estaban ultimando 6 nuevos convenios y 10 más estaban en fase de desarrollo.

Pero, el futuro de las V.V. no sólo pasa por aumentar el número de kilómetros de las mismas en España, sino como reclama la FFE (Aycart, 2010a) o la Mesa de la Bicicleta de España⁹⁰ (2011) queda mucho por hacer: preservar la marca ferroviaria "VÍA VERDE"; crear un marco legislativo; reutilizar los 6.000 km de trazados ferroviarios en desuso que quedan en España; desarrollar itinerarios de gran longitud

⁸⁹ Véase el boletín informativo electrónico nº 98 de marzo de 2011 del programa nacional de vías verdes en la web: <http://www.viasverdes.com>

⁹⁰ Las asociaciones defensoras del uso de la bicicleta ConBici (Coordinadora en Defensa de la Bici), Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB) y la Plataforma Empresarial de la Bicicleta (PEB) propusieron la constitución de la Mesa de la Bicicleta de España. Actualmente formada por un grupo de representantes de todos los sectores (públicos y privados) como punto de encuentro y debate de todos los agentes implicados en el campo de la bicicleta, así como de impulso y desarrollo de acciones concretas. Entre éstas se encuentra la de trabajar por la intermodalidad tren+bicicleta (InfoVías Verdes, nº 97-febrero 2011, www.viasverdes.com).

y redes; mejorar la conservación y promoción de las V.V.; impulsar el recurso Tren + Bicicleta, potenciando el carácter de intermodalidad en el transporte⁹¹; etc.

⁹¹Tal y como se reclama desde el Libro Verde de la Movilidad Urbana (2007) y Plan de Acción de Movilidad Urbana (2010).

En septiembre del 2008 se presentó el estudio *Train + Vélo, les bonnes pratiques européennes*, realizado por SNCF (empresa ferroviaria francesa) y el Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire (MEEDDAT) de Francia. En este se analizaron las mejores prácticas europeas sobre Tren + Bicicleta, no hay ninguna referencia de España.

CAPÍTULO III.

VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.

“Al salir del túnel afuera,
contra el cielo se recortan
como en áspera sorpresa
sobre un embrollo de fragas
buidas crestas.”

(Agustín García Calvo. Poema 47. Mayo-Junio 78. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

1. NECESIDAD DE UN DESARROLLO SOSTENIBLE EN LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO EN LA NATURALEZA.

Estamos en un proceso de cambio, donde el medio ambiente es el elemento dinamizador, de hecho, con diversas interpretaciones, en esta época nos encontramos en lo que han dado en denominar la tercera revolución industrial. La primera fue la del carbón, la segunda la del petróleo y la tercera la del medio ambiente; considerada esta última por el Club de Roma como la primera revolución mundial, en base a una *“sociedad civil a nivel mundial, cohesionada o identificada por la globalización de los problemas medioambientales y de desarrollo, y por las oportunidades y exigencias que su integración en el proceso de desarrollo sostenible determinan”* (Jiménez, 1994, pp.30-31).

La definición citada con más frecuencia es la que propone el informe titulado “Nuestro futuro común” de la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas (Informe Brundtland⁹²): *“El desarrollo sostenible es el desarrollo que satisface las necesidades del presente, sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades”* (Fullana y Ayuso, 2002, p.27). Así pues, tenemos que el futuro pasa por medio ambiente y desarrollo, dos caras de una misma moneda; es decir, buscar un equilibrio entre el humano y la naturaleza.

Hay autores que opinan que el turismo y el deporte deben dejar de ser unos sectores abusadores de recursos naturales, humanos y culturales para transformarse en una actividad más ética con el medio ambiente, las poblaciones receptoras y su patrimonio cultural (Hammerl-Cavanna y Andrés, 1994). Es preciso desarrollar una ética medioambiental, entendida como el área de pensamiento referida a la cuestión moral de las relaciones de los hombres con la naturaleza y las generaciones futuras (Taylor, 1986 citado en Faleroni, 2001). Podemos reconocer dos principales categorías de consideraciones éticas medioambientales; por un lado, está la corriente *Antropocéntrica*, en la que el núcleo principal es el hombre, de tal manera que la consideración del medio ambiente se hace desde el punto de vista de las necesidades y valores de la persona. Por otro lado, se encuentra la corriente *Biocéntrica*,

⁹² Tal es así, que G. Brundtland -Primera Ministra Noruega- recibe el encargo del Secretario General de la ONU para realizar un estudio sobre la cuestión medioambiental. En 1987 apareció “Nuestro futuro común”, informe donde se daba cuenta, debidamente diagnosticado, del profundo dramatismo de los problemas planetarios. La cuestión empezaba a hacerse evidente, dando lugar a una seria preocupación en ciertos sectores por armonizar economía y ecología, de buscar un determinado punto de equilibrio y haciéndose imposible hablar de crecimiento o desarrollo sin añadirle un adjetivo capaz de reflejar esa búsqueda de armonización.

preocupada por la vida natural, rompe con la posición privilegiada de los seres humanos en el mundo natural.

1.1. CONFLICTO ENTRE DEPORTE, TURISMO Y MEDIO AMBIENTE.

El fenómeno de expansión de estos deportes y el turismo asociado a éste, no en pocos casos, tropieza con la capacidad del medio natural y social para absorber los efectos ambientales provocados por deportistas y/o turistas (Denniston, 1996; Fullana y Ayuso, 2002; Keller, 2001; Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Moscoso, 2008; Pérez, 1999; Puertas y Paniza, 2007; Rebollo, 2002; Smith, 2002; Wearing y Neil, 2000). Como se puso de manifiesto en el grupo de trabajo “Deporte y Medio Ambiente” constituido en el III Congreso Nacional del Medio Ambiente (1996, p.24) *“casi siempre estamos seguros de que son los otros los que adoptan posturas poco cívicas para con el medio, las propiedades y las gentes”*. Y como señala Keller (2001, p.113) *“los que disfrutan de estas formas de ocio generalmente no son las mismas personas que sufren las consecuencias en el medio ambiente. Esto explica la frecuencia de los conflictos políticos centrados en la compatibilidad ecológica del deporte y el turismo”*. El conflicto se desencadena cuando se contraponen el desarrollo deportivo y/o turístico en un espacio natural con la conservación de sus valores ambientales (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009).

Como afirman Lagardera (2002) y Lapetra y Guillén (2010), en los siglos XIX y XX el deporte se ha caracterizado por desarrollarse principalmente en un ámbito urbano; en cambio, en las últimas tres décadas la naturaleza se ha comenzado a descubrir como un espacio deportivo, lo cual ha hecho que se deportivice la naturaleza salvaje; es decir, se desnaturalice. No se trata de eliminar la competición, sino de un progreso en el proceso de civilización (Lagardera, 2002). Los deportistas implicados en un deporte sostenible, en un deporte ecológico serán también guardianes y conservadores del patrimonio natural. Las actividades organizadas bajo este marco, deben ser concebidas casi dentro de un espíritu del deportista como agente del proceso de conservación (Macaya, 2004). El gobierno español ha sabido recoger estas premisas en la Estrategia Nacional sobre Deporte y Sostenibilidad, presentada a la sociedad en junio del año 2007, la cual se materializa en su Carta Verde del Deporte Español⁹³.

⁹³ Aunque anteriormente han surgido la Agenda 21 del Movimiento Olímpico Internacional (1999), Carta Europea del Deporte (1992), Carta Iberoamericana del Deporte (1996), Carta sobre Deporte y Medio Ambiente (1996) o “Estrategia Michezzo” por el Deporte y el Medio Ambiente de Naciones Unidas (2003).

La preocupación respecto al turismo fue puesta de manifiesto a finales de los ochenta e inicios de la década de los noventa del siglo pasado⁹⁴, donde la comunión entre turismo y medioambiente se reflejó en el principio III.1 de la Declaración de La Haya sobre Turismo (1989) y en la más reciente Declaración sobre Turismo, la Diversidad Cultural y Desarrollo Sostenible (2004)⁹⁵. También fue un objetivo básico de todas las actuaciones y programas de la Dirección General XXIII (Turismo) de la Comunidad Europea y del Plan Marco de Competitividad del Turismo Español -Plan Futures- (1992) donde por primera vez se incorporó entre los tres objetivos finalistas la *“conservación y mejora de los entornos naturales y culturales, tanto por ser ello una exigencia social, como porque suponen el recurso básico del turismo”* (Rodríguez, 1994, p.56).

Por lo que, según De Lucas (2003), el mejor instrumento para conseguir la sostenibilidad entre deporte, turismo y medio ambiente lo podemos encontrar en el turismo sostenible. Entendido éste según la Carta Europea del Turismo Sostenible en Espacios Naturales Protegidos⁹⁶ (1999, p.1), como:

Cualquier forma de desarrollo, equipamiento o actividad turística que respete y preserve a largo plazo los recursos naturales, culturales y sociales y que contribuya de manera positiva y equitativa al desarrollo económico y a la plenitud de los individuos que viven, trabajan o realizan una estancia en los espacios protegidos.

Ecotrans España⁹⁷, en esta misma línea, acuñó el término de *turismo consciente y responsable con el medio ambiente y con la población y las culturas locales*: respeto al medio ambiente, identidad y patrimonio cultural de los pueblos; participación activa de la población local en el desarrollo del turismo y que la población local perciba los beneficios sociales y económicos generados por la actividad turística.

Para conseguir lo anterior, precisamos potenciar la educación ambiental⁹⁸ en todos los sectores que constituyen la vida del ser humano. Diversos autores

⁹⁴ Cuestión que se ha ido recogiendo en sucesivos documentos: Carta del Turismo Sostenible-Carta de Lanzarote (1995), Guías para un Turismo Ambientalmente Responsable (1995), Declaración de Berlín sobre Diversidad Biológica y Turismo Sostenible (1997), Declaración de Cabía sobre Turismo y Desarrollo Sostenible en el Mediterráneo (1997), Código Ético Mundial para el Turismo (1999), Carta Europea del Turismo Sostenible en los Espacios Naturales Protegidos (1999) o Carta de Rimini de la Conferencia Internacional sobre Turismo Sostenible en Rimini (2001).

⁹⁵ Proclamada en el Foro Universal de las Culturas celebrado en Barcelona (España), del 14 al 16 de julio del 2004. Organizado por Ayuntamiento de Barcelona, Generalitat Catalunya, Gobierno Español y UNESCO.

⁹⁶ Es una iniciativa de la Federación EUROPARC.

⁹⁷ Ecotrans es una red internacional de información sobre turismo y medioambiente que se inició en Centroeuropa. Ecotrans España se creó en 1991 por la unión de dos asociaciones conservacionistas: Fondo Patrimonio Natural Europeo y Fondo Ibérico para la Conservación de la Naturaleza.

⁹⁸ Las actas de la Conferencia Intergubernamental de Educación Ambiental de Tbilisi definen educación ambiental como *“... proceso permanente a través del cual los individuos y la comunidad cobran conciencia de su medio y adquieren los conocimientos, los valores, las competencias, la experiencia y la*

demandan una educación ambiental integrada en el desarrollo de estas actividades en el medio natural (Castillo, Fajardo, Funollet y Funollet, 1995; Delgado, 1996; Gómez, 2002; Granero y Baena, 2007; Lapetra y Guillén, 2010; López y López, 1996; Luque, 2000 y 2001). López y López (1996), destacan que a pesar de existir un creciente grado de concienciación respecto a las cuestiones medioambientales, esto no se traduce en una actitud ecológica, ni tampoco una actividad recreativa o deportiva es ecológica por el hecho de realizarse en un entorno natural; como lo demuestran diversos estudios científicos (Riechmann, 1993; Sjöberg, 1989 citado en Faleroni, 2001). La durabilidad ecológica del turismo deportivo ha de ser una estrategia objetiva y una responsabilidad de las administraciones, empresarios y turistas-deportistas. Así pues, se precisa una educación en ambos sectores, a la vez independientes y complementarios. La predisposición de los andaluces por la educación ambiental es alta a razón de los resultados obtenidos por el Ecobarómetro de Andalucía (EBA 2010), publicado por el Instituto de Estudios Sociales Avanzados (IESA) y la Consejería de Medio Ambiente, donde se indica que el 60,6% de la población andaluza está *bastante o muy preocupada por el medio ambiente*.

Pero la conciliación entre deporte, turismo y medio ambiente también puede conseguirse desde un ordenamiento jurídico reflexivo y atendiendo a criterios científicos y lógicos y no a mimetismo, simplificación y prohibición, según manifiesta Nasarre (2006).

1.2. IMPACTO AMBIENTAL DE LAS ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO EN LA NATURALEZA.

Los adjetivos de *verde, ecológico,...* que se le ponen a estas actividades envían un mensaje de *blando, inocuo, sostenible,...* para el medio ambiente, esta situación hace que la sociedad las practique con la conciencia ambiental tranquila. No obstante, existe la amenaza cierta de un deterioro o pérdida irrecuperable del patrimonio natural y cultural, en la que administración, empresarios y usuarios-visitantes presentan su cuota de responsabilidad (Hammerl-Cavanna y De Andrés, 1994).

La práctica deportiva en el medio natural puede conllevar ventajas e inconvenientes (Ortego, 2001). El citado autor destaca entre las primeras: el incremento del valor recreativo de la zona; el servir como elemento de integración social; o la generación de una conciencia de protección de la naturaleza entre los

voluntad de actuar de forma individual o colectiva en la resolución de los problemas ambientales presentes y futuros” (Gómez et al., 1996, p.224).

practicantes. Entre las desventajas, observa cómo los grandes proyectos de infraestructuras pueden causar daños estéticos y ecológicos; también pueden afectar a la fauna y la flora negativamente; o la generación de residuos.

Hay que hacer hincapié, en la vertiente negativa, respecto a que las prácticas deportivas en la naturaleza llevan aparejado, en ocasiones, el llamado “*conflicto ecológico*”, derivado del posible impacto negativo producido por la práctica de dichas actividades en el medio natural (Lagardera y Martínez, 1998). Esta situación precisa de una “*ecología de los deportes*” donde la planificación deportiva considere los efectos de las actividades, infraestructuras, equipamientos, participantes,... en el paisaje natural (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009). Así se reconoce entre las líneas prioritarias del Libro Blanco I+D en el Deporte (1998a, p.147) y Libro Verde I+D en el Deporte (1998b, p.96).

Línea 13. Análisis del impacto medioambiental de las actividades físicas en el medio natural. Las actividades físicas y deportivas de carácter recreativo y competitivo en el medio natural son una gran fuente de diversión y esparcimiento pero, asimismo, una circunstancia que puede tener como resultado un deterioro ecológico de los entornos naturales en los cuales estas actividades se realizan.

Hemos de partir de la consideración de que no todas las actividades deportivas que se realizan en el medio natural provocan los mismos efectos. Para Luque (2001) y Luque, Baena y Granero (en prensa), se ha de prestar atención a una serie de *criterios de ponderación* (figura III.1) que serán los que nos indiquen si hablamos de *huella ambiental* o *impacto ambiental* y el grado de los mismos. Según Ortego (2001), cuando las consecuencias de la incidencia del humano en un paisaje están bajo un modelo de desarrollo sostenible y, por tanto, no rompe el equilibrio natural, se trata de huella ambiental; en cambio, cuando los efectos de la actividad humana en un paisaje producen desequilibrios en el medio natural, es decir, superan el modelo de desarrollo sostenible, nos encontramos con un impacto ambiental.

Figura III.1: Criterios de Ponderación para graduar los impactos ambientales.

- ✓ Accesos necesarios.
- ✓ Concentración-dispersión de los organizadores, practicantes y público.
- ✓ Capacidad de penetración en la naturaleza.
- ✓ Demanda de bienestar y comodidades.
- ✓ Duración de la práctica.
- ✓ Educación ambiental de los organizadores, practicantes y público.
- ✓ Explotación de los recursos naturales, artificiales, sociales y culturales.
- ✓ Frecuencia de la actividad.
- ✓ Gestión de medidas preventivas, correctoras y compensatorias.
- ✓ Grado de organización de la actividad.
- ✓ Grado de ruido.
- ✓ Grado de sensibilidad del medio.
- ✓ Tipo de instalaciones.
- ✓ Legislación aplicable.
- ✓ Materiales e instrumentos precisos.
- ✓ Medios para acceder.
- ✓ Modificación de la demografía.
- ✓ Nivel de implantación de la actividad en la zona.
- ✓ Nivel de realización de la actividad.
- ✓ Nivel de recursos económicos de la zona.
- ✓ Número de personas en la actividad.
- ✓ Percepción del espacio natural por parte del organizador, practicante y público.
- ✓ Propios de la actividad.
- ✓ Propios del deportista.
- ✓ Reversibilidad de los impactos.
- ✓ Situaciones de supervivencia.

Fuente: Luque (2001).

En relación a lo anterior, paisaje se entiende como *“cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”* (art. 1 del Convenio Europeo del Paisaje, 2000); y es en éste, donde nos podemos encontrar los siguientes componentes: abióticos, bióticos y antrópicos (Conesa, 1997; Ortego, 2001; PRAMES, 2003). Cada uno de éstos, puede recibir diferentes impactos (Alves, S. y De Hilal, 2009; Astiaso y Barrallo, 2000; Ballesta et al., 1996; Buhalis, 2000; D'Arrigo y Bühler, 2008; De Andrés, Blanco, Pertejo y Prats, 1995; Fernández, 1996; Fraguas et al., 2008; Granero, 2007; Gómez, 1997 y 2002; Luque, 2000 y 2001; Luque 2004a y b; Martos, 2002a; Meyer, 1999; Mugarra, 2000; Ortego, 2001; Pliego, 1996a; Sánchez, 2001a y b; Villalvilla, 1994). Luque (2001) y Luque, Baena y Granero (en prensa), hablan de doce tipos de impactos ambientales: acústicos, de aire, sobre el clima, culturales, económicos, edáficos, sobre la fauna, sobre la flora, hídricos, lumínicos, sobre el paisaje y sociales.

Al hablar de analizar los efectos ambientales de una acción sobre el medio ambiente y el territorio, en este caso de las actividades físicas en la naturaleza y turismo deportivo en la naturaleza, hemos de citar obligatoriamente los distintos controles y/o límites del uso público que utilizan los gestores de espacios naturales como criterios de sostenibilidad (Hidalgo, 2006): Límite de Cambio Aceptable (LCA), Análisis Coste-Beneficio, Modelo de Optimización de la Actividad Turística (MOAT), Espectro de Oportunidades para Actividades de Ocio (EOAO) o, el más conocido,

Capacidad de Carga Recreativa⁹⁹ entendida como “*número máximo de usuarios simultáneos o a lo largo de un periodo de tiempo que pueden visitar un lugar o equipamiento por encima del cual, la calidad ambiental y recreativa del enclave se deteriora por encima de un límite aceptable*” (EUROPARC-España, 2005, p.69).

Diversos estudios y autores (Angulo y Gutiérrez, 2002; De Andrés et al., 1995; Luque, 2001; Rivera, 2010; Villalvilla, 1994) aportan matrices de causa-efecto donde relacionan diversas modalidades o especialidades deportivas de naturaleza y sus posibles impactos ambientales; para las cuales se pueden elaborar unas medidas preventivas, medidas correctoras y medidas compensatorias. En los eventos deportivos realizados en el medio natural, por medio de unas sencillas buenas prácticas de sostenibilidad, se pueden reducir los posibles impactos ambientales provocados por estos encuentros; Luque, Baena y Granero (en prensa), consideran que el esquema básico sería a través de medidas pre-activas, activas y post-activas; a dividir, según el caso, en burocracia, parte técnica e impacto ambiental.

2. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.

Las V.V., desde su origen, están impregnadas de aspectos relacionados con el desarrollo sostenible, desde su recuperación y creación como infraestructura no motorizada, pasando por la integración en el paisaje y equipamientos anexos, hasta las actividades que ahí se realizan. Así pues, la recuperación de estas infraestructuras lineales y sus obras de fábrica no debe ser un fin, sino un medio para integrarlos en planteamientos de desarrollo local (Serrano, 2000), cumpliendo con los tres sistemas que debe utilizar cualquier búsqueda de desarrollo sostenible: social, económico y medioambiental (Araujo, 2009; Fullana y Ayuso, 2002). Así lo ha entendido, como ejemplo, el gobierno regional de Murcia en su Ley del Suelo¹⁰⁰.

Como postulan Moyano, Garrido y Moscoso (2004) la sociedad rural en Andalucía ha sufrido interesantes transformaciones socioeconómicas, culturales, políticas, la emergencia de entidades ligadas a las actividades económicas y políticas sociales, desarrollo de las telecomunicaciones y mejora de las infraestructuras; en este

⁹⁹ La capacidad de acogida recreativa se subdivide en los siguientes tipos: capacidad de acogida física, ecológica, de los servicios y social o psicológica.

¹⁰⁰ Como podemos leer en el artículo 112 del Decreto Legislativo 1/2005, de 10 junio, por el que se prueba el texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, donde dice: “*Plan Especial de protección de vías de comunicación, vías verdes e itinerarios de especial singularidad. El objeto específico y determinaciones de los Planes Especiales de protección de vías de comunicación, vías verdes e itinerarios de especial singularidad será: a) Ordenar de forma integrada las vías de comunicación rodada y peatonal e itinerarios verdes de carácter lúdico-turístico y sus zonas de protección, así como las áreas de servicio y equipamiento vinculadas a los mismos*”.

contexto de cambios se presenta una nueva estructura de oportunidades donde existen tres sectores emergentes: turismo, deporte y medioambiente. Sin duda, las V.V. tienen un activo importante.

El potencial de sostenibilidad de las V.V. a nivel europeo fue el principal motivo para la redacción y posterior firma de la Declaración de Lille (2000), Declaración de Sevilla (2003)¹⁰¹ y Declaración de Madrid (2010)¹⁰², manifiestos a favor de una “Red Verde Europea”.

2.1. TRANSFORMACIÓN DEL MUNDO RURAL. DEPORTE Y TURISMO.

El mundo rural español experimenta desde hace tres décadas importantes transformaciones en los ámbitos socioeconómico, cultural y político (González y Moyano, 2007). El área rural hacía la función de almacén de las ciudades; en cambio, en la actualidad se está superando este rol para asumir la responsabilidad de conservar el medioambiente y de convertirse en espacio de ocio y de actividades turísticas y deportivas (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Luque, 2006a; Moyano, Garrido y Moscoso, 2004; Moscoso, 2008; Rodríguez, 1994). Ahora bien, en el mismo espacio rural están coexistiendo dos fuerzas simbólicas distintas; por un lado los usos y costumbres tradicionales y por otro, las tendencias exógenas de la sociedad urbanita que busca espacios de esparcimiento y disfrute. En este conflicto, ambas partes han de ceder terreno para poder convivir en el mismo territorio (Moscoso, 2008). En relación a las vías verdes, la situación más común la tenemos cuando coexisten en la misma traza usos no motorizados (senderistas, corredores, ciclistas,...) y usos tradicionales¹⁰³ (pastoreo, vehículos agrícolas,...). Como afirman González y Moyano (2007, p.121) *“el <mundo rural> de hoy es un mundo plural y heterogéneo, lleno de vitalidad y dinamismo, en el que confluyen distintas formas de concebir el uso del espacio y el territorio”*.

El turismo tiende a localizarse en los lugares del espacio físico y social que le son más favorables; la relación entre turismo y medio ambiente gira en el hecho de que esta actividad económica ocupa un espacio y lo transforma. Este proceso es

¹⁰¹ Denominada la “En apoyo de la Red Verde Europea”; celebrada en Sevilla (España), el 12 de diciembre de 2003. Organizado por la Asociación Europea de Vías Verdes.

¹⁰² Denominada Declaración para una “Red Verde Europea”; celebrada en Madrid (España), el 11 de junio de 2010. Organizado por la Asociación Europea de Vías Verdes.

¹⁰³ Por definición una vía verde es una infraestructura no motorizada, pero hay claros ejemplos donde se ha tenido que compaginar usos motorizados y no motorizados. Por tradicionales en una antigua vía de ferrocarril se debiera entender solamente el uso del tren, pero es cierto que al desaparecer el mismo la sociedad rural ha hecho suyo el trazado ferroviario como camino de tránsito agrícola y ganadero y estas costumbres, en los espacios rurales donde se ha ubicado una vía verde, no han sido fáciles de eliminar.

distinto a otras actividades económicas, dado que existe estacionalidad en la demanda, coincidencia con el periodo crítico de los recursos y capacidad para la recuperación de la calidad. Sin embargo, el turista en su ideario simbólico, quiere disfrutar de entornos naturales sin manipular (Araujo, 2009). Los estudios del Agrobarómetro de Andalucía realizados por el IESA indican que la opinión pública andaluza cada vez más relaciona el territorio rural con temas como paisaje, medio ambiente, vida sana, ocio y naturaleza, y menos con la agricultura (González y Moyano, 2007); en efecto, el último agrobarómetro publicado en 2010 confirma esta tendencia.

Los recursos siempre tienen un valor, la pregunta es conocer qué valor queremos que tengan. En este ámbito, lo cotidiano es otorgarle un valor económico y sociocultural distinto al que tradicionalmente tenían esos recursos. El valor económico y sociocultural que presentan los recursos naturales, deportivos y turísticos dependerán de los intereses de los actores que participan en el proceso (Moyano, Garrido y Moscoso, 2004). En nuestro caso, una vía ferroviaria en desuso pierde su valor mercantil y de transporte para adquirir un activo deportivo, turístico, educativo, saludable, económico, etc. Así lo hace saber el avance de la futura Carta del Paisaje Rural, adelantada por el Plan SENDA (Fernández y González, 2000), creado por la anterior Consejería de Turismo y Deporte de la Junta de Andalucía, en el apartado referente a lo turístico donde se puede leer *“rehabilitación de elementos del paisaje tradicional en decadencia por el abandono de los usos que le eran propios y sustitución de éstos por nuevos usos turísticos: caminos, vías pecuarias, casas rurales, vías férreas, cauces y riberas fluviales, acequias,…”* (2000, p.171).

Este mismo plan, cuyo objetivo final era *“el desarrollo de un sistema turístico sostenible y competitivo integrado en el espacio rural andaluz”* (2000, p.165), propone crear una *Red Andaluza de Caminos de Larga Distancia* como un equipamiento de uso turístico, que atravesase Andalucía con varias rutas de este-oeste y norte-sur cruzando la Red de Espacios Naturales Protegidos y que éstos fueran transitables a pie, a caballo y en bicicleta; red que aún no se ha llevado a cabo (Rivera, 2010). Para conseguir este entramado se propuso aprovechar sectores de otros proyectos semejantes: Red EuroVelo, El Legado Andaluzí, Senderos GR,... y por supuesto, *“vías verdes de RENFE”* (2000, p.179).

Como descubre el estudio realizado por Moyano, Garrido y Moscoso (2004), para la instauración de estas actividades económicas y socioculturales es preciso contar con tres criterios: *territorio* (entendido como distinción y poniendo en valor los

recursos), *enfoque integrado* (participando el mayor número de actores posibles) y *sostenibilidad* (para equilibrar las necesidades actuales con las futuras).

2.2. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD SOCIAL.

2.2.1. VÍAS VERDES Y SALUD.

La propia V.V. y sus equipamientos anexos (áreas de descanso, centros de visitantes, museos,...) proporcionan un especial atractivo para la práctica de actividades deportivas, turísticas y/o formativas ligadas al medio natural y, por supuesto, a la salud. Actividades todas ellas que se benefician al encontrarse estos caminos, normalmente en el medio rural¹⁰⁴, con entornos naturales de gran valor a los que el acceso por otros medios es complicado, especialmente cuando se localizan en áreas de escaso desarrollo económico¹⁰⁵. Además, ofreciendo al usuario una alta seguridad, eliminando posibles pérdidas y riesgo de accidentes que podrían sufrir por otras rutas y zonas transitadas por vehículos a motor (Aycart y Hernández, 2007). Este equilibrio, de manera directa o indirecta, conlleva una mejora de las condiciones de vida de las poblaciones rurales anfitriones (Moyano, Garrido y Moscoso, 2004); no en vano, en las V.V. andaluzas, el mayor número de usuarios son locales según arrojan los datos de diversos estudios (FFE, 1998; MMA, 2003 o MITC, 2008d).

Se trata de espacios que ofrecen beneficios sociales, algunos identificables y otros intangibles. Se han convertido en lugares de esparcimiento, paseo, convivencia, deporte,... para los vecinos (foto III.1), a modo de parques periurbanos y que aportan además otros equipamientos y zonas complementarias: áreas de juegos infantiles, áreas de mantenimiento físico, pistas deportivas, áreas de descanso, jardines y parques, miradores,... (Aycart y Hernández, 2007; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). Por tanto, las V.V. son un eje vertebrador de la dinámica social para las localidades que atraviesan.

¹⁰⁴ En el artículo 3 del Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo en Andalucía interpreta como medio rural “1. ...aquel en el que predominantemente se desarrollan actividades agrícolas, forestales, pesqueras de carácter fluvial y ganaderas... 2. No tendrán la consideración de medio rural:...c) los núcleos de población que según el padrón actualizado excedan de veinte mil habitantes”. En cambio, también en el artículo 3 de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural define medio rural como “el espacio geográfico formado por la agregación de municipios o entidades locales menores definido por las administraciones competentes que posean una población inferior a 30.000 habitantes y una densidad inferior a los 100 habitantes por km²”.

¹⁰⁵ En Andalucía el 79,6% de la región se considera superficie rural, que corresponde a 26 comarcas y una extensión de 87.590,68 km² según el Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el período 2010-2014 en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. Además, contamos con que un 20% de nuestro territorio se encuentra bajo alguna figura de espacio natural protegido (Moyano, Garrido y Moscoso, 2004; Roca, 2005).



Foto III.1: Paseo de vecinos. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

Salud y deporte son dos fenómenos que van de la mano, las V.V. se han alzado como infraestructuras que ayudan a practicar deporte para mejorar la salud y por consiguiente, en un importante ahorro de gasto en la salud pública. Es preciso recordar que el programa Vías Verdes colabora oficialmente en la Estrategia NAOS (estrategia nacional de nutrición, actividad física, prevención de la obesidad y salud) puesta en marcha por el entonces Ministerio de Sanidad y Consumo (Aycart y Hernández, 2007). Ejemplos de ahorro en la salud pública lo encontramos en la gestión que se está haciendo por parte de las Vías Verdes de Girona para *“integrarse como recurso de ocio saludable en el sistema de salud pública de la Generalitat de Catalunya a través de un programa de apoyo a la prevención, en el que los facultativos médicos recetarán fórmulas saludables como caminar y hacer ejercicio físico”* (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011, pp.86-87) o en Serón (Vía Verde del Hierro) donde el médico local prescribe a sus pacientes menos medicamentos y más caminar por la V.V. Perrusson y Mercat (2010) en su estudio sobre el Tour de Borgoña durante el año 2009 estimaron que la actividad física desarrollada en este circuito, especialmente en las mujeres y ancianos, provoca un impacto indirecto sobre la salud estimado en 12,8 millones de €; reduciendo enfermedades cardiovasculares, hipertensión, diabetes tipo II y algunos tipos de cáncer. El trabajo de Hartig (2006), ha demostrado que los beneficios de la actividad física pueden aumentar o reducirse en función de la calidad del entorno (urbano o natural) y concluye que las V.V. amplían los beneficios de la actividad física para la salud.

Los colectivos sociales en torno a la salud están recayendo en las V.V. para realizar sus actividades reivindicativas, formativas, de ocio,... Buen ejemplo de esto, en Andalucía, se puede encontrar en la V.V. de la Subbética con actividades realizadas por la Sociedad Andaluza de Reumatología o por el Hospital Comarcal Infanta Margarita y el Patronato Municipal de Deportes de Cabra; V.V. de la Sierra con su Semana de Deporte Saludable y jornadas con discapacitados o la V.V. del Aceite con el III Encuentro Juventud y Discapacidad.

A nivel deportivo, igualmente son lugares donde se concentran numerosos eventos deportivos organizados por los propios órganos gestores o por entidades deportivas. A modo de buenas prácticas podemos considerar los raids de aventura y multiaventuras organizados en la V.V. de la Subbética; la media maratón y pruebas de orientación deportiva que se practican en la V.V. de la Sierra; marcha cicloturistas que utilizan la V.V. del Aceite; los senderismos presentes en la V.V. de Lucainena; etc. Por otro lado, las V.V. son unas instalaciones económica y socialmente rentables; así ha quedado demostrado por el Consorcio de Vías Verdes de Girona en su análisis comparativo entre el uso de las V.V. y otras instalaciones deportivas en la provincia de Girona, atendiendo al coste de construcción y gestión entre vías verdes e instalaciones deportivas, el estudio llegó a la conclusión que las V.V. tenía un coste por uso de 0,5€ mientras las otras instalaciones superaban los 2,4€ coste/uso (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). Es preciso indicar que Catalunya considera las V.V. como equipamientos deportivos recogidos en el *Pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya* (PIEC) dentro de su red complementaria¹⁰⁶, no así en otras comunidades autónomas como Andalucía.

Pero no sólo existen actividades vinculadas a la salud y deporte, sino que también las V.V. son excusas para actos culturales y educativos de todo tipo: concursos fotográficos y de cortometrajes, concursos de dibujo y pintura, exposiciones permanentes y temporales, espectáculos teatrales, talleres de educación ambiental,...El potencial educativo quedó demostrado por Hernández (2008) y por Martínez, Hortal y Ballester (2009); no obstante, Luque (2010 y en prensa) indica que aún falta integración de las V.V. andaluzas como un recurso ordinario en el sistema educativo, tal y como demuestra en su estudio sobre el uso de la Vía Verde de la Subbética en las clases de educación física en los institutos de enseñanza secundaria de los cinco municipios por donde transcurre este vial.

¹⁰⁶ El mencionado plan fue aprobado por el Decret 95/2005, de 31 de maig, pel qual s'aprova el Pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya.

2.2.2. VÍAS VERDES Y MOVILIDAD URBANA.

En los últimos tiempos dentro de la Unión Europea se está hablando de Movilidad Urbana Sostenible; no en vano, la Comisión de las Comunidades Europeas en septiembre de 2007 lanzó el Libro Verde Hacia una Nueva Cultura de la Movilidad Urbana¹⁰⁷ y en enero del 2010 sentó el Plan de Acción de Movilidad Urbana¹⁰⁸. De igual modo, entre las conclusiones del III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes (2008)¹⁰⁹ y V Jornadas Técnicas de Vías Verdes de Madrid (2009) se habla de movilidad sostenible.

La movilidad urbana supone según el Libro Verde de la Movilidad Urbana (2007, p.4):

Aprovechar al máximo el uso de todos los modos de transporte y organizar la <comodalidad> entre los distintos modos de transporte colectivo (tren, tranvía, metro, autobús y taxi) y entre los diversos modos de transporte individual (automóvil, bicicleta y marcha a pie). También supone alcanzar unos objetivos comunes de prosperidad económica y de gestión de la demanda de transporte para garantizar la movilidad, la calidad de vida y la protección del medio ambiente.

Hay que crear una nueva cultura de la movilidad urbana lo que supone que exista una reconciliación del desarrollo económico de las ciudades y su accesibilidad, por una parte; con la mejora de la calidad de vida y protección del medio ambiente, por otra. A esto, sin duda, las V.V. pueden colaborar: desarrollo económico, accesibilidad, calidad de vida y medio ambiente; así lo ha entendido perfectamente el gobierno regional de La Rioja en su legislación sobre planificación urbanística e instrumentos de ordenación del territorio¹¹⁰. Las ciudades, según destaca el Libro Verde de la Movilidad Urbana (2007), se enfrentan a grandes dificultades respecto a la movilidad urbana; entre éstas está crear una ciudad con circulación fluida, uno de los problemas que más le afecta es la congestión de tráfico en las ciudades¹¹¹, entre las opciones de solución está la de crear vías atractivas y seguras alternativas al automóvil para los

¹⁰⁷

Vid.

en

http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf

¹⁰⁸ Vid. en <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:ES:PDF>

¹⁰⁹ Celebrado en Guadalajara, Jalisco (México) del 10 al 13 de junio de 2008. Previo a éste se celebraron en el año 2004 en Cartagena de Indias (Colombia) y año 2002 en Santa Cruz de la Sierra (Bolivia).

¹¹⁰ En la Resolución 866/2006, de 18 diciembre de 2006, del director general de calidad ambiental por la que se aprueba el documento de referencia para los planes urbanísticos e instrumentos de ordenación del territorio de La Rioja, se puede leer en su anexo 1 apartado 7 cuando se habla de Movilidad: “Garantizar el transporte público y la buena accesibilidad peatonal y en bicicleta para cualquier nuevo desarrollo urbano, conectando con los espacios urbanos existentes a través de las vías pecuarias, vías verdes y redes de senderos existentes”.

¹¹¹ En 2007, el 72% de la población europea vivía en zonas urbanas (Plan de Acción de la Movilidad Urbana, 2010).

desplazamientos a pie y en bicicleta. Los estudios muestran que la mayoría de los desplazamientos motorizados realizados en las ciudades apenas sobrepasan los cinco kilómetros (AEVV, 2000; Lumsdon, 2006). Las autoridades deben prestar mayor atención a la construcción de infraestructuras adecuadas, entre éstas se pueden nombrar las aceras, pasarelas, carril bicis,... y por supuesto, V.V. La última encuesta sobre uso de la bicicleta en España (2010, p.82) manifiesta que el 91,9% de los ciudadanos creen que *“se necesitan más espacios adecuados para circular dentro de los núcleos urbanos”*.

Otra gran dificultad es la de crear ciudades más ecológicas y para ello se ha de reducir la contaminación atmosférica¹¹² y acústica. La construcción de V.V. próximas a las ciudades ha contribuido a los desplazamientos utilitarios¹¹³ de los ciudadanos, lo que permite contribuir a alcanzar el objetivo “20-20-20”¹¹⁴ marcado por la estrategia global de la UE de lucha contra el cambio climático. Al hilo de esto la FFE y la Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES) en marzo del 2011 lanzaron la campaña de divulgación ciudadana “Vías Verdes: Cero CO2”, en la que se *“pretende incidir en la importancia de luchar contra el cambio climático, reducir la emisión de CO2, promover hábitos sostenibles en materia de movilidad y preservar la biodiversidad”* (Boletín InfoVías Verdes, nº 98, marzo 2011). No obstante, como experiencia previa a esto en el año 2005 la ciudad de Tuedela y la Vía Verde del Tarazonica participaron en el proyecto Eco-City del programa europeo Concerto¹¹⁵ (Aycart y Hernández, 2007). Respecto al ruido, este tipo de desplazamientos ayuda a conseguir los objetivos marcados por la Directiva del Ruido¹¹⁶ del año 2002. En España ya existen iniciativas de *bicicletas públicas* en las proximidades de V.V. (Tajuña y Plazaola) como una apuesta por la movilidad sostenible (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011).

El tercer problema es el buscar un transporte urbano accesible; la accesibilidad se refiere en primer lugar a que las personas con problemas de movilidad puedan acceder fácilmente a la infraestructura de transporte urbano, pero también hace referencia a la calidad del acceso de las personas a las infraestructuras y servicios y, por supuesto, a las conexiones eficaces entre las redes urbanas y las zonas colindantes. Las V.V. son infraestructuras no motorizadas caracterizadas por su

¹¹² La circulación urbana es la causa del 40% de las emisiones de CO₂ y del 70% de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera (Libro Verde de la Movilidad Urbana, 2007).

¹¹³ Se refiere a desplazamientos al lugar de trabajo, al centro escolar, a la vivienda, el centro comercial, etc.

¹¹⁴ Se trata del objetivo de reducir las emisiones comunitarias de gases de efecto invernadero en un 20% (respecto a los niveles de 1990), mejorar la eficiencia energética en otro 20% y que el 20% de la energía que se consuma proceda de fuentes renovables, todo esto para el 2020. Aprobado por el Parlamento Europeo en diciembre de 2008.

¹¹⁵ Cuyos objetivos eran integrar eco-edificios y energías renovables y una movilidad urbana sostenible.

¹¹⁶ Véase Directiva 2002/49/CE.

accesibilidad y por su cohesión territorial al conectar municipios y parajes a través de viales y transporte sostenible. Esta accesibilidad en las V.V. no sólo se ha de considerar en la construcción de las infraestructuras y equipamientos anexos¹¹⁷, valga de muestra la V.V. de la Terra Alta que está perfectamente adaptada (firme, señalización, seguridad pasiva y publicidad) a los discapacitados visuales (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011), tal y como existen en la National Cycle Network gestionada por Sustrans en Reino Unido (AEVV, 2000), sino también es preciso la dotación de elementos adaptados como las *handbikes* (bicicletas adaptadas) para que discapacitados físicos puedan recorrer las mismas. Esto fue entendido por la empresa Sanitas que en el año 2010 donó treinta bicicletas adaptadas a la Fundación También, que a su vez con la colaboración de la FFE las repartió entre diez V.V. españolas, en Andalucía se localizan en la V.V. del Aceite y V.V. de la Sierra; además esta última en el año 2007 compró ocho bicicletas eléctricas para los usuarios-visitantes que las precisaran. En la actualidad, la Fundación Antena 3 con la colaboración de la FFE, Fundación También y la Asociación Área Adaptada están desarrollando durante 2010-2011 un proyecto de inspección y análisis del grado de accesibilidad para personas con movilidad reducida en 20 V.V. españolas (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). Un trabajo similar se realizó en distintos espacios naturales protegidos de España, entre los equipamientos estudiados estuvo la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla del Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla (Muñoz, Gómez-Limón y Arias, 2007). La accesibilidad a las V.V. permite salir a las personas discapacitadas del aislamiento, ofreciéndoles espacios seguros, agradables y confortables para sus desplazamientos cotidianos y para realizar deporte (AEVV, 2000).

Por último, las ciudades presentan el problema del transporte urbano seguro y protegido; en torno a dos tercios de los accidentes de carretera y un tercio de sus víctimas se producen en zona urbana y afecta a los usuarios más vulnerables. El riesgo de morir en un accidente de tráfico es seis veces más alto para los ciclistas y peatones que para los automovilistas; y de éstos, las víctimas suelen ser mujeres, niños/as y ancianos/as. El 61,7% de la población española cree que los vehículos no son respetuosos con los ciclistas (Encuesta uso de la Bicicleta en España, 2010). Las V.V. son viales no motorizadas y por tanto, el riesgo de accidente de tráfico es mínimo. En este sentido el primer lugar de preferencia para los cicloturistas nacionales son las

¹¹⁷ La legislación británica fue modificada y a partir del año 2001 todos los caminos públicos (incluidos las vías verdes) deben ser accesibles a las personas con movilidad reducida (AEVV, 2000).

V.V. con un 32,8% de la muestra (MITC, 2008d). También es una demanda realizada por el Manifiesto de Lleida (2010)¹¹⁸.

No obstante, es preciso indicar que a pesar de las referencias que el Libro Verde de Movilidad Urbana (2007) hace en torno a la mejora de infraestructuras y al impulso de medidas para fomentar la marcha a pie y en bicicleta como alternativa al transporte motorizado; no se encuentra entre las veinte medidas que plantea el Plan de Acción de la Movilidad Urbana Sostenible (2010) ninguna anotación directa al respecto. Sin embargo, entre las medidas propuestas existe de manera indirecta alguna relación con lo que actualmente se está llevando a cabo en torno a las V.V. a nivel europeo, tal como recogemos en el apéndice cd.21.

La movilidad urbana también es tratada específicamente por el gobierno español en el Libro Verde del Medio Ambiente Urbano (2007, p.75), marcando la directriz “5.4. *Protagonismo de los modos de transporte sostenibles, relevancia y oportunidades para el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo*”, para la cual propone creación de redes de itinerarios para peatones y viales ciclistas tanto urbanos como interurbanos; a esto sin duda, contribuyen las V.V. El último EBA (CMA, 2010, p.46), destaca que el 65% de la población andaluza en los seis últimos meses¹¹⁹ ha realizado con bastante frecuencia, “*desplazamientos en su localidad a pie, en bici o en transporte público*”. En diez años de estudios (2001-2010) el uso de transporte sostenible en los desplazamientos locales ha aumentado en 16 puntos. El barómetro anual de uso de la bicicleta en España (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010, p.82) nos afirma que al 85,2% de los encuestados creen que “*se necesitan espacios adecuados de conexión interurbana para circular en bicicleta (para desplazarse de un municipio a otro)*”.

Una de las cuentas pendientes en las V.V. españolas y por supuesto, andaluzas es la intermodalidad sostenible; es decir, la conexión de las V.V. con otros transportes. A nivel europeo es algo cotidiano, por ejemplo en Austria y Francia; sin embargo, en España tenemos escasos ejemplos que nos demuestran la viabilidad de estas conexiones: *metro+vía verde* en la V.V. del Tajuña (Boletín InfoVías Verdes nº 55-mayo 2007), el *bus+ vía verde* es una realidad en las V.V. de Cataluña y el *tren+vía verde* lo encontramos en Asturias, Cataluña, Valencia y País Vasco (Aycart y Hernández, 2007; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). En Andalucía los únicos casos similares lo hallamos en la V.V. de la Sierra Norte de Sevilla donde es posible la

¹¹⁸ Declaración realizada en el III Congreso de la Bicicleta en Lleida (España), del 15 al 17 de abril de 2010. Organizado por la Fundación ECA Bureau Veritas.

¹¹⁹ Este estudio se realizó en Junio-Julio de 2010.

conexión de esta infraestructura con la parada de trenes de la Estación de Cazalla de la Sierra y en la V.V. no acondicionada del Litoral con su conexión con la Estación de Gibrleón; iniciativas que sería deseable que cundieran a otras V.V.

2.2.3. VÍAS VERDES Y REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO.

Entre los valores propios de las V.V. está la puesta en valor y recuperación para el gran público, de lo que se ha dado en denominar *Paisaje Industrial*, que le es propio al sector ferroviario (estaciones, apeaderos, casillas, viaductos, túneles, almacenes, depósitos de agua, material rodante,...); indudablemente esta acción debe estar conectado con la historia de la extinta vía ferroviaria que ha dado fruto a la vía verde, en el apéndice cd.22 exponemos de manera esquemática unas fichas históricas de cada línea ferroviaria. La reutilización del patrimonio ferroviario, en el año 2008, se presentó como una recomendación en el III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes y fue puesto en conocimiento de la sociedad a través de las Jornadas Europeas de Patrimonio¹²⁰.

Con esta acción se busca una integración del entorno-ferrocarril-sociedad; “*donde el programa de Vías Verdes implementa la naturaleza, el transporte y la reconstrucción patrimonial a lo largo del país*” (Araujo, 2009, p.61). Esta recuperación-reutilización del paisaje industrial está en concordancia con el articulado, en torno a la cultura, propuesto por el Estado en la Ley 45/2007 para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural:

artículo 29.a) crear redes de espacios culturales, que, reutilizando el patrimonio arquitectónico existente, garantice la infraestructura para su desarrollo con la mayor polivalencia posible, la dimensión adecuada para garantizar su sostenimiento y su accesibilidad.

artículo 29.d) proteger el patrimonio histórico-artístico ubicado en los municipios rurales y fomentar su mantenimiento y restauración adecuados.

Y por la directriz, en torno al urbanismo, del Libro Verde del Medio Ambiente Urbano¹²¹ (2007, p.41): “4.1.6. *Recuperar suelos en desuso en el interior de los ámbitos urbanos: zonas industriales degradadas, suelos dedicados al transporte (ferrocarril, puertos, aeropuertos, estructuras viarias, etc.), zonas de suelo militar, equipamientos públicos*”

¹²⁰ Durante estas jornadas a celebradas el 8 de noviembre de 2008, se realizaron distintos itinerarios para el público. Entre ellos se ofertaron distintos espacios ferroviarios conectados a Vías Verdes: antiguo trazado ferroviario Jerez de la Frontera-Almargen (Vía Verde de la Sierra), Entorno minero y su red ferroviaria de Riotinto (Vía Verde no acondicionada de Riotinto), Entorno minero y su red ferroviaria de Linares (Vía Verde no acondicionada Minas de Plomo), Ferrocarril-Puentes-Estaciones-Poblados en Linares (Vía Verde acondicionada de Linares, la desaparecida Vía Verde acondicionada de Vadollano, Vía Verde no acondicionada Minas de Plomo y Vía Verde no acondicionada de Guadalimar), Entorno minero y su red ferroviaria del Cerro de Hierro (Vía Verde acondicionada Sierra Norte de Sevilla).

¹²¹ Véase en <http://www.bcnecologia.net/documentos/libroverde.pdf>

o privados (conventos, grandes seminarios, etc.)”. Y esta recuperación de terrenos ha de plantearse bajo la línea de actuación *“vincular las grandes operaciones de transformación de usos públicos a objetivos ambientales y sociales consensuados, evitando la tentación financiadora asociada a operaciones en el dominio público”* (Libro Verde del Medio Ambiente Urbano, 2007, p.43).

Las V.V. han buscado cumplir con los principios del turismo y urbanismo sostenible al mejorar la calidad de los entornos proporcionando al usuario-visitante experiencias enriquecedoras, mantener la calidad del medioambiente y mejorar la calidad de vida de la población local (Araujo, 2009). Principios perfectamente coincidentes con el espíritu de la Ley 45/2007 del Desarrollo Sostenible del Medio Rural y en su desarrollo a través del I Programa de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS) 2010-2014¹²². Pero para ello, es preciso la implicación de la población local: administración, empresas, entidades y ciudadanos (Araujo, 2009, Fullana y Ayuso, 2002).

Acoger diversos equipamientos en los recintos ferroviarios ubicados en las V.V. provoca una generación de empleo tanto en la fase de rehabilitación como en la de explotación (Aycart y Hernández, 2007; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). Claro ejemplo de los anteriores preceptos lo encontramos en la recuperación de setenta y cinco estaciones de ferrocarril situadas en las V.V. para usos ecoturísticos (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). En Andalucía, tenemos buenas prácticas de distintos usos sociales y económicos en estaciones, apeaderos o casillas ferroviarias como recogemos en el apéndice cd.23 (foto III.2). Pero no sólo se recuperan edificios en las V.V. sino que pueden utilizarse en otros entornos, valga de ejemplo la recuperación de la Estación de Delicias (Madrid) para la ubicación de un “Centro Cultural Deportivo Recreativo”, “Museo del Ferrocarril de Madrid” y “Museo Nacional de Ciencias y Tecnología”.

Todo esto, sin contar el uso de las casillas ferroviarias como viviendas particulares que han sido compradas o alquiladas a las compañías ferroviarias. Otro beneficio social, como nos indica AEVV (2000), ha sido la revalorización de los terrenos y viviendas colindantes a una V.V. tal y como nos demuestran los estudios realizados en Reino Unido por Parker en 1998 (Sustrans, 1999) o en Estados Unidos en Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994).

¹²² Léase la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural y el Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el período 2010-2014 en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural.



Foto III.2: Restaurante “El Andén” en la Estación de Cabra. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

2.3. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA.

El artículo 22 de la Ley 45/2007 para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural incorpora términos de sostenibilidad y de introducción activa de jóvenes, mujeres y personas con discapacidad al medio rural, como uno de los preceptos básicos para evitar la emigración rural. Se destaca la necesidad de buscar la diversificación económica del medio rural y, las V.V. presentan una oportunidad de generar nuevas actividades económicas, especialmente vinculadas a la conservación del medio ambiente y al turismo rural y deportivo en la naturaleza (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011).

2.3.1. VÍAS VERDES Y FORMACIÓN PARA EL EMPLEO.

La puesta en marcha de este tipo de infraestructuras no motorizadas implica una serie de inversiones, generalmente por parte de la Administración, que repercute en la generación de empleos, beneficiándose los proveedores y trabajadores de la zona.

La tónica general en España ha sido la de utilizar los programas de escuelas talleres y/o talleres ocupacionales bien en las fases de ejecución de obras (traza, rehabilitación de edificios,...) o bien en las fases de mantenimiento (jardinería, pintura, mobiliario,...). Las V.V. existentes en Andalucía han hecho lo propio con estos programas consiguiendo no sólo dotar a la población de infraestructuras y equipamientos, que después han acogido sedes sociales, almacenes, negocios,... (provocando una dinamización social y económica) sino también la de formar y emplear a jóvenes y desempleados en una profesión de futuro; además de contratar a profesionales para impartir los distintos módulos que conforman estos programas

orientados a la albañilería, electricidad, pintura, fontanería, carpintería de madera y metálica, jardinería, restauración, etc., los cuales tienen un tiempo de duración en torno a dos años. Se puede estimar que en el periodo de 1995 a 2007, unas 3.000 personas, entre profesores y alumnado, se han beneficiado de estos planes de formación y empleo en torno a las V.V. La evaluación de resultados sobre la inserción laboral realizada por el Servicio Público de Empleo Estatal, indica que el índice de inserción laboral a los doce meses de acabar las escuelas talleres-casas de oficios ronda el 77%, superando el 80% a los dieciocho meses (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011).

De las quince V.V. analizadas, han acogido estos programas, según nos informaron los propios entes gestores, un total de siete¹²³ en las que se han utilizado principalmente para rehabilitación de edificios y maquinaria ferroviaria, reforestación, guía turístico e instalación de mobiliario, fuentes, alumbrado y señales.

No solo las V.V. se han aprovechado de los anteriores programas sino que también los órganos gestores han acudido a los planes de fomento de empleo y economía que las distintas administraciones han puesto en marcha, en concreto nos referimos al Plan de Empleo Rural (PER): V.V. de la Sierra; Programa de Fomento del Empleo Agrario (PROFEA): V.V. de la Campiña I y de la Subbética o V.V. Linares; Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER): V.V. Guadajoz-Subbética, V.V. de Linares o V.V. de la Sierra Norte de Sevilla; Fondo Estatal para el Empleo y la Sostenibilidad Local (Plan E): V.V. Camas; entre otros. Todos estos programas han tenido iguales resultados que las escuelas talleres y talleres ocupacionales.

La FFE lleva adelante, en el marco del “Programa Empleaverde” de la Fundación Biodiversidad dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, el “Programa Vías de Empleo Verde”. En el que está previsto la puesta en práctica de veintiocho acciones repartidas en formación, campañas de sensibilización y la creación de su web; las cuales van encaminadas a la mejora del empleo y la sostenibilidad de actividades desarrolladas entre 2009-2011 en el entorno de las V.V. españolas (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011).

¹²³ Las V.V. que han utilizado estos recursos han sido: V.V. de Olula, V.V. de Costa Ballena (tramo V.V. Chipiona), V.V. de la Sierra, V.V. de la Sierra, V.V. del Guadiana, V.V. de los Molinos del Agua y V.V. del Aceite. Aunque podemos señalar que en las V.V. de Camas y de la Sierra Norte de Sevilla, antes de ser vías verdes, se restauró por medio de escuelas talleres el depósito de locomotoras y la estación de Camas y una casa de los ingenieros de minas, respectivamente.

2.3.2. VÍAS VERDES Y OPORTUNIDAD DE EMPLEO.

La creación de V.V. genera una dinamización socioeconómica en el entorno, contribuyendo a la desestacionalización y diversificación de las economías familiares en los núcleos rurales, ya que estas infraestructuras traen aparejadas nuevas demandas por parte de los usuarios-visitantes: mejora en las carreteras, alojamientos, restaurantes, señalización, fuentes, etc. beneficiando de manera adicional a la población local.

La primera oportunidad de empleo directo, según qué caso, se tiene con la creación del ente promotor el cual precisa de profesionales que gestionan tal proyecto. Valga de ejemplo que la Fundación de la Vía Verde de la Sierra empleó de manera directa en las funciones de gestión un total de seis trabajadores en 2010 y que actualmente se está en proceso de contratación de una persona para realizar las funciones de gerente de apoyo para la Iniciativa de Turismo Sostenible “Vía Verde de la Sierra”¹²⁴, la V.V. de la Subbética, que tiene a una empleada en gestión.

Hemos comentado anteriormente que la puesta en valor de los edificios ferroviarios, fundamentalmente ha servido para acoger negocios y por consiguiente para generar nuevos empleos. Los alojamientos, restaurantes, centros ecoturísticos, tiendas, puntos de información,...han originado empleos de recepcionistas, camareros, cocineros, informadores turísticos, etc. En la V.V. de la Sierra, sumando las tres estaciones con alojamiento y restaurantes, hay un total de trece empleados; en la V.V. de la Subbética asciende a un total de quince trabajadores repartidos en cuatro estaciones, en negocios de restauración; y en puesto de información turística se cuenta con una persona más y; en la V.V. de Lucainena se ha generado un puesto de trabajo en el punto de información y alquiler de bicicletas.

Igualmente las V.V. precisan de servicios de vigilancia y mantenimiento, los cuáles también son nichos de empleo. Últimamente en España y en Andalucía se están implantando las conocidas “patrullas verdes”, cuyo personal se encarga de

¹²⁴ Las Iniciativas de Turismo Sostenible (ITS) se crearon al amparo de la Estrategia de Turismo Sostenible, impulsada por la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. La ITS “Vía Verde de la Sierra” fue firmada el 15 de diciembre de 2010 para recibir una inversión de 3 millones de € y la ejecución de 30 proyectos con una duración de tres años. La Orden de 9 de noviembre de 2006, por la que se articula la Estrategia de Turismo Sostenible de Andalucía y se instrumentan medidas para su desarrollo, en su artículo 8 promueve la creación de productos turísticos o la mejora del existente y entre éstos está como proyecto subvencionable la “a.5. puesta en valor de vías verdes”. Y la ORDEN de 22 de diciembre de 2008, por la que se modifica la de 9 de noviembre de 2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en materia de turismo, en la modificación vigésimo tercera se dice que el artículo 26 entiende como proyecto subvencionable “3. Creación de senderos para su utilización por medios no motores, rutas entorno a sendas y caminos, y puesta en valor de vías verdes”.

funciones de vigilancia, información, control y en ocasiones del mantenimiento básico. En Andalucía tenemos ejemplos en la V.V. de la Sierra con tres trabajadores (desde 2002) y la V.V. de los Molinos del Agua con dos empleados (desde 2008). El mantenimiento es una parte muy importante para el buen funcionamiento de cualquier infraestructura, mucho más si se encuentra al aire libre y es de libre acceso. Los entes gestores contemplan personal para tales menesteres, en algunos casos son trabajadores dedicados exclusivamente a la V.V. y otras veces son el mismo personal del ayuntamiento, mancomunidad, diputación,... Aquellas V.V. que contemplan personal directo son las V.V. de Hierro, de Lucainena, de la Sierra, de los Molinos del Agua, del Aceite y de Linares; según nos indican los órganos gestores. Por ejemplo, la V.V. de la Sierra cuenta con tres trabajadores y la V.V. de Lucainena, por su corta longitud, la misma persona empleada en el punto de información realiza las funciones de mantenimiento.

De manera indirecta también las V.V. son generadoras de empresas. Alojamientos rurales, empresas de turismo activo-educación ambiental y servicios de alquiler de bicicletas son los negocios más usuales en las V.V. andaluzas, y curiosamente también los más demandados, como observaremos en el capítulo de presentación de resultados.

2.4. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD MEDIO AMBIENTAL

Las V.V. en este sentido están en perfecta sintonía con los objetivos marcados y con el espíritu que emana, de la Ley 45/2007 para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural.

2.4.1. VÍAS VERDES Y PLANIFICACIÓN.

La normativa específica sobre evaluación de impacto ambiental¹²⁵, no exige para la puesta en marcha de una V.V. este requisito; no obstante, como advierte Serrano (2000, p.7) *“se debe considerar la realización previa de una serie de estudios donde se contemplen los aspectos necesarios para su protección. Bastará con que se realice un estudio de incidencia o una análisis ambiental”*. Es decir, sería necesario hacer un inventario de activos ambientales y patrimoniales de la V.V. y de su entorno

¹²⁵ Directiva del Consejo 97/11/CE, de 3 de marzo, por la que se modifica la Directiva 85/337/CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. A nivel de Estado tenemos la Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero y Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

inmediato, que identifique y catalogue los elementos de interés natural y patrimonial. Todo este trabajo debiera servir de apoyo para redactar un Plan Especial de Protección¹²⁶ de la V.V. y su entorno próximo (Serrano, 2000). Tengamos por ejemplo que la Dirección General de Ordenación del Territorio, Vivienda y Urbanismo de la región de Valonia (Bélgica), ha generalizado para el conjunto de la Red Autónoma de Vías Lentas (RAVeL) la integración de estudios ecológicos en los proyectos de acondicionamiento de las futuras V.V., a raíz de los excelentes resultados obtenidos en un estudio piloto que realizaron en la antigua línea nº 142 entre Eghezée y Namur (AEVV, 2000), o la propuesta realizada por Cawood y Somers (2006) en su manual de diseño de greenways.

Los elevados niveles de calidad en las fases de diseño y ejecución de los proyectos de las V.V. contribuyen a reducir los impactos negativos que éstos puedan generar en los espacios naturales y, a mejorar espacios ambientalmente degradados: reutilización-rehabilitación de espacios, reforestación, elementos integrados en el paisaje, puntos limpios, aparcamientos,... Además de delimitar los lugares de tránsito y afección en estos espacios por parte de los usuarios (Aycart y Hernández, 2007), su reutilización va en consonancia con los parámetros propuestos por Luque (2004a, b y 2006a y b) en cuanto a evaluación geográfica del medio rural, para la ubicación de actividades físicas en el medio natural desde el punto de vista del desarrollo sostenible.

El turismo no solo tiene bondades, sino que puede presentar efectos negativos si no se desarrolla bajo el paraguas de la sostenibilidad; como bien se destacó en la Conferencia Mundial sobre Turismo Sostenible en Lanzarote (España) en el año 1995. Así pues, las V.V. al transcurrir por espacios naturales, precisan de una planificación para que no surja deterioro social y medioambiental; es decir, debe *“ser planificada y proyectada para que el uso de los bienes ambientales garantice la permanencia del bien natural y la continuidad de la actividad económica”* (Araujo, 2009, p.64). Aunque yo también hablaría de los bienes patrimoniales tal y como advierte la Ley 45/2007 para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Esta planificación está presente en la fase de redacción del proyecto constructivo de la V.V. y durante la ejecución (AEVV, 2000; Aycart y Hernández, 2007; Jiménez, 1994), pero también debe estar presente durante su fase de uso, valga de muestra el *Greenway Revegetation and Bushcare*

¹²⁶ El Plan Especial son instrumentos de planeamiento urbanístico que contempla la legislación vigente. Estos planes aseguran la efectividad de las acciones de protección, conservación y mejora de los bienes que deban ser objeto de actuación en la vía verde.

Plan; Creating an indigenous flora and fauna corridor (2011) creado para The Cooks River to Iron Cove GreenWay¹²⁷ (Australia).

2.4.2. VÍAS VERDES COMO RECURSO DE EDUCACIÓN AMBIENTAL.

Los corredores ecológicos favorecen el asentamiento y los flujos migratorios de fauna y flora; los caminos naturales, vías férreas desafectadas¹²⁸ y V.V. pueden hacer la función de corredor ecológico, como se presentan en las conclusiones del III Seminario Iberoamericano de Vías Verdes (2008) o en la Estrategia Regional para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica de la comunidad autónoma de Murcia¹²⁹, conjugando los distintos usos de estos espacios con la preservación de estos entornos naturales (AEVV, 2000; Aycart y Hernández, 2007; Cawood y Somers, 2006; Gabriel y Barroeta, 1994; Hutt, 1994) y son fundamentales en espacios naturales protegidos. Así pues, las V.V. están en perfecta sintonía con lo que se ha dado en denominar la *conectividad ecológica*¹³⁰ (EUROPARC-España, 2008; EUROPARC-España, 2009; Ley del Patrimonio Natural y Biodiversidad, 2007¹³¹). De hecho, para Araujo (2009) el atractivo más importante de estas infraestructuras no motorizadas es su potencial ecoturístico¹³² de concienciación medioambiental. Esta acción turística supondrá una puesta en valor de los elementos patrimoniales y naturales, que mediante una correcta utilización de los instrumentos de comunicación y gestión, sirva para acercar al público al conocimiento y por tanto, pueda ayudar a su conservación y mantenimiento. Por tanto, las V.V. son una razón perfecta para acercarse a estos espacios naturales, prueba de esto lo tenemos en que

¹²⁷ Vid. en <http://www.greenway.org.au/files/GreenWay%20Revegetation%20Plan%202011.pdf>

¹²⁸ Como se puede leer en la Guía de buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa: Ejemplos de Realizaciones Urbanas y Periurbanas (AEVV, 2000, p.44): “*Las antiguas vías férreas se convierten, así, en verdaderos pasillos de conexión en el tejido ecológico y constituyen puntos de referencia para los pájaros migratorios*”.

¹²⁹ Vid. la Resolución de 28 noviembre 2003 Dispone la publicación del acuerdo de Consejo de Gobierno de 21 de noviembre de 2003, por el que se aprueba la Estrategia Regional para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica, en su acción 16 se habla de promover la biodiversidad en relación a las áreas urbanas, periurbanas y suelos urbanizables sin sectorizar “*Objetivo: Preparar para 2005 un estudio que identifique las oportunidades e instrumentos de acción al objeto de favorecer la integración de la biodiversidad en los siguientes aspectos: • Creación de corredores verdes o vías verdes en zonas urbanas o suburbanas, aprovechando las vías pecuarias y otros elementos*”.

¹³⁰ Entiéndase “*como la propiedad del paisaje que hace posible el flujo de materia, energía y organismos, entre diversos ecosistemas, hábitats o comunidades*” (EUROPARC, 2009, p.11).

¹³¹ En la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad en su artículo 20 sobre Corredores ecológicos y Áreas de montaña se dice: “*Las Administraciones Públicas preverán, en su planificación ambiental o en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, mecanismos para lograr la conectividad ecológica del territorio, estableciendo o restableciendo corredores, en particular entre los espacios protegidos Red Natura 2000 y entre aquellos espacios naturales de singular relevancia para la biodiversidad. Para ello se otorgará un papel prioritario a los cursos fluviales, las vías pecuarias, las áreas de montaña y otros elementos del territorio, lineales y continuos, o que actúan como puntos de enlace, con independencia de que tengan la condición de espacios naturales protegidos*”.

¹³² El término de ecoturismo fue acuñado por Héctor Ceballos-Lascurain en 1983.

el 26% de la población que se acerca al Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla lo hace para utilizar la V.V. y el 22% señalan que su principal objetivo es conocer la V.V., según datos de la encuesta realizada por la Consejería de Medio Ambiente 2006-2007.

Asimismo, Araujo (2009), asegura que el turismo que se realiza en las V.V. y en su entorno es un turismo en el que prima la observación de la naturaleza y de la cultura tradicional del lugar visitado. Sin embargo, al menos en Andalucía, a tenor de los resultados obtenidos, la principal motivación es el turismo deportivo en la naturaleza o turismo activo; pero sin duda tiene un elevado potencial el ecoturismo, el cual está aún poco explotado.

Las V.V. como recurso de educación ambiental y ejemplo de sostenibilidad en la propia Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía tienen posturas incoherentes; en sus *Guías de Recursos Didácticos*¹³³ de cada una de las provincias enumeran dentro de los equipamientos de uso público¹³⁴ los equipamientos recreativos y en éstos se consideran a las V.V., también consta así para EUROPARC-España (2005). Sin embargo, la única guía que enumera una V.V. es en la provincia de Sevilla, al hablar de la Vía Verde de la Sierra, unida irremediamente a la Reserva Natural Peñón de Zaframagón; obviando la relación entre otras tantas V.V. y espacios naturales protegidos incluidos en la RENPA¹³⁵. No obstante, son muchos más los espacios naturales de gran valor ambiental y educativo por los que atraviesan estos antiguos caminos de hierro: dehesas, ríos, campiñas, montañas, huertas, olivares, vías pecuarias, IBAs¹³⁶, etc.; recursos óptimos para la educación ambiental pero también para la práctica del ecoturismo. Esta relación la presentamos en el apéndice cd.24 de la tesis doctoral.

Distintas son las propuestas *ad hoc*, realizadas por los colectivos y órganos gestores de Europa¹³⁷, España y Andalucía en temas de educación ambiental: publicaciones, visitas/talleres, exposiciones, cursos de formación y/o colocación de paneles interpretativos, itinerarios interpretativos, etc.; encaminados a dar a conocer,

¹³³ Se pueden consultar en la página web <http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/servtc5/ventana/publicacionesCategoria.do?tipo=PR>

¹³⁴ EUROPARC define un equipamiento de uso público como una instalación fija o móvil destinada a prestar soporte físico a las actividades y programas de uso público. Su utilidad puede residir en sí misma o servir de recurso básico a servicios prestados por personal especializado.

¹³⁵ Acrónimo de Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía, fruto de la Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.

¹³⁶ Las IBA (Áreas Importantes para las Aves) están catalogadas por la SEO/BirdLife. En Andalucía se han clasificado más de 60 zonas, lugares excelentes para la observación de las aves. Hemos relacionado doce IBAs con otras tantas vías verdes andaluzas acondicionadas o no acondicionadas; siendo magníficos espacios para potenciar el turismo ornitológico.

¹³⁷ Como ejemplo tenemos Central and Eastern European Greenways (Mourek, 2006).

para después respetar los valores ambientales presentes en éstas¹³⁸ (foto III.3). Sirva como dato interesante que en el año 2010, la Fundación de la Vía Verde de la Sierra en virtud a sendos convenios firmados con las Diputaciones de Cádiz y Sevilla, ha movilizado a 57 grupos de escolares que, a razón de unas cincuenta personas por grupo, alcanza un volumen de 2.850 escolares realizando actividades de educación ambiental (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). También son experiencias de educación ambiental, los campos de trabajo desarrollados en la V.V. del Aceite en 2006 y V.V. de la Sierra en 2010.



Foto III.3: V Jornadas de Conocimiento del Medio Natural. Fauna y Flora de la Subbética Andaluza. 24 de abril de 2010. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

Para finalizar, sería interesante destacar que toda esta teoría no es un ideario sino que se trata de una realidad plasmada en el programa nacional de Vías Verdes y que como tal, es reconocida desde el año 2000 en numerosas ocasiones por distintos organismos internacionales y otras tantas entidades por su apuesta decidida hacia la sostenibilidad. También en Andalucía, tenemos V.V. galardonadas y reconocidas por su clara apuesta por la sostenibilidad, en su concepto más amplio, tal y como aportamos en el apéndice cd.25.

¹³⁸ Valgan de ejemplos las siguientes propuestas realizadas en distintas V.V.: V.V. de la Sierra: Edición de una Unidad Didáctica sobre Educación Ambiental -Programa Aldea-, Cursos de formación del profesorado en “Vía Verde y Educación Ambiental” -CEP Sierra de Cádiz-, Creación de un Centro de Naturaleza -Ecologistas en Acción-, Elaboración de material didáctico “Vía Verde de la Sierra. Una Vía de Aprendizaje” -Ecologistas en Acción-Fundación Vía Verde de la Sierra-Diputación de Cádiz y Sevilla- (2006), Jornadas de interpretación del paisaje -Fundación Vía Verde de la Sierra- (Cuello, 2007) o Campo de Trabajo Vía Verde de la Sierra (2010); V.V. de la Subbética: Jornadas de interpretación del paisaje -Ayuntamiento de Cabra-, Cursos de formación del profesorado “Vía Verde y Educación Ambiental” o Edición de material didáctico “Recorrido por la vía Verde de la Subbética. Materiales Educativos” -CEP Priego-Montilla-, Jornadas de Conocimiento del Medio Natural. Fauna y Flora de la Subbética Andaluza (2010) o Exposición de la SEO en la Estación de Lucena (2010); V.V. del Aceite: Plantaciones de árboles dentro de la campaña “Un Andaluz, un Árbol” -Ecologistas en Acción-, Limpieza y plantaciones en la parte superior del túnel de Torredonjimeno -Agenda Local 21 de la Diputación de Jaén- (Aycart y Hernández, 2007) o Campo de Trabajo Vía Verde del Aceite (2006).

CAPÍTULO IV.

MODELOS DE USUARIOS- VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.

“Ni edad ni progreso
todavía no nos alcanza.
¡Viva! ¡Viva! ¡Alas!
De tu locomotora,
humo a breves ráfagas;
de tu costado de poniente,
las cortinas bajadas;
al otro, de par en par
bajadas las ventanas;
buena tu sombra; bueno
el cielo de la tarde deshalada.
Inciertas las horas;
la llegada, lejana”

(Agustín García Calvo. Poema 60. Septiembre-Octubre 77. Del Tren (83 notas o canciones),
1981).

1. INTRODUCCIÓN A LOS ESTUDIOS DE MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES A ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.

Uno de los principales objetivos que ha de conseguir el órgano gestor de cualquier espacio natural utilizado como recurso deportivo-turístico, para una correcta gestión y conservación del espacio, es conocer la tipología de los usuarios-visitantes de tal territorio, sus actitudes y demandas, además de la respuesta del medio ante dicho uso-visita. Como dice Múgica (1994, p.4), “*se pone de manifiesto la doble naturaleza del fenómeno, es decir, la social y la territorial*”. Así pues, es necesario emprender estudios que identifiquen el aspecto social y el aspecto ambiental. En este capítulo trataremos los trabajos relacionados con la catalogación de distintos grupos de usuarios-visitantes.

En el estudio realizado por Múgica (1993), se revisaron los trabajos realizados desde los años sesenta del siglo pasado. De los primeros trabajos que incluye el conocimiento del uso público como parte importante de la gestión integral de un espacio natural, destaca el publicado en EE.UU. en 1962 (Outdoor Recreation Resources Review Comision, 1962). En este mismo país en los años 60 y 70 se realizan estudios sobre las características sociológicas (Lucas y Oltman, 1971) y preferencias de los usuarios hacia distintos modos de gestión (Hendee et al. 1968, Murray, 1974), así como sus actitudes y comportamientos (Hendee y Harris, 1970, Jubenville, 1971). Pero no es hasta la década de los ochenta cuando se clasifican a los usuarios utilizando un análisis multivariante, en base a las características sociológicas (Brown y Haas, 1980; Roome, 1983, Young, 1983), así como el tipo de actividades realizadas (Manfredo et al., 1983, Collins y Hodge, 1984). Y algo más avanzada, en esta misma década, se interrelacionan parámetros sociales con otros aspectos más de carácter ambiental, por ejemplo Hammitt y Cole (1987) hacen una recopilación exhaustiva de estos trabajos, según afirman Gómez-Limón y De Lucio (1992).

De los primeros trabajos en España en torno a este tema, fue el publicado por ICONA en 1974, sobre el uso recreativo en los Montes de Cercedilla y Navacerrada, la investigación sobre frecuentación de visitantes y sus características sociales realizado en el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares en 1986, coordinado por Fuertes Rodríguez o el estudio realizado en el Parque Natural de Montseny por la Diputación de Barcelona también en 1986. Años después surgen los interesantes trabajos realizados por De Lucio y Múgica (1990), Múgica y De Lucio (1992) y Múgica

(1993). En el primero, se analizó la percepción ambiental de los visitantes a cuatro parques nacionales españoles; en los siguientes se relacionaron lo recreativo y la percepción ambiental. Estos estudios establecieron un método experimental que permitió obtener una tipología de visitantes, en función de las actividades realizadas durante la visita, las actitudes ambientales y las expectativas manifestadas por los visitantes.

En el año 1996, el P. Nacional de Ordesa y Monte Perdido fue objeto de estudio para analizar la tipología de los visitantes y el valor de uso recreativo (Pérez y Pérez, Barreiro, Álvarez-Farizo y Barberán, 1996). En 1997 aparece el estudio realizado por Ronquillo, Gordi y Vaque acotado en el P. Natural de la Zona Volcánica de La Garrotxa, próximo a la V.V. del Carrilet I (Girona). Continuamos con la investigación realizada en P. Nacional d'Aigüestortes y Estany de Sant Maurici por Farias en el 2000, el trabajo desarrollado para el Plan de Impulso Turismo de Naturaleza 2004 en tres espacios naturales protegidos (E.N.P.) y, el más reciente análisis, también de Farias (2011), en tres E.N.P. de la Red Natura 2000 en la provincia de Lleida.

2. TIPOLOGÍA DE USUARIOS-VISITANTES EN ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS.

Al no existir un trabajo similar en V.V., hemos tenido que acudir a estudios que tengan similar objeto de estudio y realizados en espacios naturales, públicos y al aire libre. Distintos autores han buscado diferenciar a los usuarios-visitantes de los ENP, algunos, han realizado una clasificación con base empírica siguiendo diversos parámetros; mientras otros, lo han realizado desde la teorización; según qué estudios, la tipología de usuarios-visitantes se repite, se asemeja o difiere.

Entre las aportaciones encontradas en la bibliografía en torno a la tipología de usuarios-visitantes basadas en estudios empíricos hallamos las taxonomías presentadas en la tabla IV.1.

Tabla IV.1: Año y autor/es, Tipología de usuarios-visitantes, Criterio de clasificación y Espacios naturales estudiados.

Año y autor/es.	Tipología de usuarios-visitantes.	Criterio de clasificación.	Espacios Naturales Estudiados
1992, M. Múgica y J.V. de Lucio.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aventurero-Montañero. 2. Vivenciador de la Naturaleza. 3. Campista. 4. Turista Informado. 5. Turista de Paso. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comportamiento. 2. Actitudes ambientales. 3. Comportamiento. 4. Actitudes ambientales. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. P. Nacional Teide. 2. P. Nacional de Doñana. 3. P. Nacional de Ordesa y Monte Perdido. 4. P. Nacional de la Montaña de Covadonga.
1994, M. Múgica.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Turista Casual. 2. Turista Contemplador. 3. Aventurero-Montañero. 4. Conservacionista. 5. Campista. 6. Turista Cultural. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comportamiento. 2. Actitudes ambientales. 	<ol style="list-style-type: none"> 5. P. Nacional Teide. 6. P. Nacional de Doñana. 7. P. Nacional de Ordesa y Monte Perdido. 8. P. Nacional de la Montaña de Covadonga.
1994, M. Múgica.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Domingüero Asiduo. 2. Domingüero de Paso. 3. Paseantes. 4. Montañero de un Día. 5. Acampador Amante de Lugares Solitarios. 6. Acampador Cómodo Demandante de Infraestructuras. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tipo de actividad. 2. Demanda de equipamientos e infraestructuras. 3. Actitudes ante la conservación de la naturaleza. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Puerto Canencia 2. Arroyo Aguilón 3. Aldea Fresno 4. La Pedriza 5. Hayedo de Montejo 6. Pontón de la Oliva 7. Pantano de San Juan 8. Laguna de Peñalara
1996, L. Pérez y Pérez, J. Barreiro, B. Álvarez-Farizo y R. Barberán.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Visitante de Vacaciones. 2. Visitante de Paso. 3. Visitante de un Día. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tiempo de estancia. 	<ol style="list-style-type: none"> 2. P. Nacional de Ordesa y Monte Perdido.
1997, A. Ronquillo, J. Gordi y E. Vaqué.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Contemplativo/Pasivo. 2. Gourmet/Gastronómico 3. Inquieto/Activo. 4. Pasota/Inactivo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Conocimiento-Desconocimiento 2. Actividad-Inactividad. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. P. Natural de la Zona Volcánica de La Garrotxa.
2000, I. Farias.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Visitante Casual. 2. Visitante Contemplador. 3. Visitante Conservacionista. 4. Visitante Activo-Aventurero. 5. Visitante de Agencia. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Características de la visita. 2. Motivación del viaje. 3. Percepción del medio natural. 4. Grado de satisfacción. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. P. Nacional d'Aigüestortes y Estany de Sant Maurici.
2004, Plan de Impulso Turismo de Naturaleza.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Descanso y Esparcimiento en la Naturaleza. 2. Ecoturista Básico. 3. Ecoturista Científico. 4. Turista de Territorio y Naturaleza. 5. Turista Ocasional de Naturaleza. 6. Turista Mixto (experimental de deporte y naturaleza). 7. Turista Deportivo en la Naturaleza (específico activo). 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Visión de la naturaleza. 2. Actividades realizadas. 3. Motivación del viaje. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. P. Nacional de Sierra Nevada. 2. P. Nacional de Ordesa y Monte Perdido. 3. P. Natural de Cabo de Gata.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, explicamos la clasificación presentada por Múgica y De Lucio (1992), dado que esta taxonomía ha servido de base para los diferentes modelos que han surgido en posteriores estudios, presentados en la anterior tabla.

1. Aventurero-Montañero: La relación con la naturaleza se fundamenta en la práctica intensa de actividades físicas y en la superación de alguna dificultad. La naturaleza es un reto para la exploración, su motivación es la práctica de alguna actividad físico-deportiva.
2. Vivenciador de la Naturaleza: Este grupo se caracteriza porque el contacto íntimo con la naturaleza es la principal razón. Presentan actitudes conservacionistas y naturalistas.
3. Campista: Es el colectivo más heterogéneo, unos entienden la naturaleza como el motivo para su viaje y otros la consideran más utilitaria. Para éstos el espacio natural es el lugar para descansar y por tanto, son proclives a demandar comodidades: alojamientos, bares-restaurantes, buenos accesos, etc.
4. Turista Informado: Acude al medio natural informado del lugar a visitar, normalmente va acompañado de libros, folletos, mapas, guías, etc. El espacio natural visitado es una parada más dentro de un viaje más amplio que tiene planificado.
5. Turista de Paso: Dedica escaso tiempo a la visita del espacio natural (entre quince a treinta minutos), su principal objetivo es contemplar un paisaje espectacular (barranco, cascada, sendero, etc.) que conoce de oídas. Normalmente, no tiene información sobre el lugar que visita y es propio de las visitas guiadas.

En la tabla IV.2., exponemos aquellos autores que han presentado otras clasificaciones desde la reflexión teórica.

Tabla IV.2: Año y autor/es y Tipología de usuarios-visitantes.

Año y autor/es.	Tipología de usuarios-visitantes.
1973, Stankey (citado en Ronquillo, Gordi y Vaqué, 1997).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Muy Puristas. 2. Moderadamente Puristas. 3. Neutrales. 4. No puristas.
1981, Leynaud (citado en Ronquillo, Gordi y Vaqué, 1997).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Elitistas. 2. Deporte al Aire Libre.
1990, Pearsons (citado en Ronquillo, Gordi y Vaqué, 1997).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Recreativos. 2. Interesados. 3. Motivados.
1991, K. Lindberg (citado en Pérez, 1999).	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ecoturista Ocasional. 2. Ecoturista de Hitos Naturales. 3. Ecoturista Interesado. 4. Ecoturista Entregado.
1997, F.J. Vera, F. López, M.J. Marchena y S. Antón.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aventurero-Montañero. 2. Naturalista y Admirador de la Naturaleza. 3. Campista. 4. Turista de Naturaleza Informado. 5. Turista de Naturaleza Ocasional.
2000, J. Benayas y R. Blanco.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aventurero-Montañero. 2. Conservacionista. 3. Campista o de merienda. 4. Cultural e informado. 5. De paso. 6. Grupo de Escolares. 7. Visitante Extranjero. 8. Colectivos Especiales.
2010, M. Rivera.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Naturalista y turista que aprecian y admiran el medio natural. 2. Aventureros, montañeros y turistas deportivos. 3. Campista y las estancias en alojamientos rurales. 4. Turista de naturaleza ocasional (de paso). 5. Grupos de escolares y colectivos especiales.

Fuente: Elaboración propia.

De las distintas taxonomías presentadas, nos detendremos en la encontrada en la tesis doctoral, en torno al turismo activo, realizada por Rivera (2010), por ser la última hallada en nuestra revisión bibliográfica y, presentar una síntesis de los patrones presentados por anteriores autores.

1. **Naturalistas:** Aquellos turistas que aprecian y admiran el medio natural, buscando el contacto íntimo con el mismo. Son respetuosos con su conservación e incluso pueden estar muy interesados por la componente de aprendizaje o formación sobre la naturaleza.
2. **Aventureros, montañeros y turistas deportivos:** Persiguen un logro y rendimiento en su práctica deportiva en la naturaleza, complementada con fuertes sensaciones y emociones así como un elevado deseo de exploración o descubrimiento. No exigen grandes comodidades.
3. **Campistas y las estancias en alojamientos rurales:** Representan un colectivo heterogéneo y una amplia gama de comportamientos, suelen buscar en la

naturaleza sólo un espacio ameno y agradable para sus actividades recreativas. Suelen demandar infraestructuras y equipamientos para su confort.

4. Turistas de naturaleza ocasionales (de paso): Visitan los entornos naturales accidentalmente por escaso tiempo y su visita forma parte de un viaje más amplio.
5. Grupos de escolares y colectivos especiales: Es frecuente que los centros escolares de los diferentes niveles educativos planifiquen salidas al campo para conocer de forma directa los ecosistemas más representativos de su comunidad. En los últimos años se aprecia un incremento progresivo de colectivos como tercera edad o discapacitados.

3. INTRODUCCIÓN A LOS ESTUDIOS DE MODELOS DEPORTIVOS.

Ya en los años ochenta del siglo pasado, Cagigal planteaba estudiar el deporte desde un fenómeno cultural y por tanto, permeable a las transformaciones de la sociedad (Puig y Heinemann, 1991) pero no es hasta finales de los ochenta, primeros de los noventa, cuando los científicos se plantean clasificar los modelos deportivos en función de diversos factores (organización, motivación, impactos, etc.) rompiendo con el modelo tradicional. Puig y Heinemann (1991), se cuestionan por la evolución del deporte hasta el 2000, presentando distintos modelos deportivos. En el 2001 Heinemann reflexiona sobre los posibles modelos deportivos del futuro.

Como nos aclara Moscoso (2006), García Ferrando ya en 1995 explicó que el fenómeno deportivo podía estudiarse en sociología bajo tres miradas: experimental, sociológica y fenomenológica. En la línea de trabajos bajo la mirada sociológica, se encuentra el estudio de los modelos deportivos, los cuáles vienen desarrollado bajo el análisis funcionalista, donde nos muestra como el deporte reproduce y refuerza el modelo social vigente (García Ferrando y Lagardera, 2009; Moscoso, 2006).

Las manifestaciones del deporte en la sociedad actual pueden estudiarse desde diversas perspectivas, por ejemplo, desde el histórico o desde el económico. No obstante, como bien advierten Martos y Salguero (2009), a la sociología, el punto de vista que más le preocupa es el social. El modelo tradicional vinculado a la victoria, (sistema cerrado) actualmente ha quedado anacrónico dado que en el panorama de la sociedad postmoderna en la que nos encontramos actualmente, el sistema deportivo es mucho más diverso, abierto y dinámico (García Ferrando, 2006b; García Ferrando y

Lagardera, 2009; Lapetra y Guillén, 2010; Heinemann, 2001; Martos y Salguero, 2009; Puig y Heinemann, 1991).

4. TIPOLOGÍA DE DEPORTISTAS.

Según Martos y Salguero (2009), en la sociología del deporte, el factor más decisivo para crear los modelos deportivos, es el objetivo principal que el individuo busca con su práctica. Pero, para responder a la pluralidad de motivos por los que realizar actividad física y/o deportiva, los distintos modelos deportivos no pueden ser estancos, sino que debe existir una línea permeable donde determinados actos sean difícilmente encuadrados a un único modelo; el deporte contemporáneo es una realidad cada vez más difícil de acotar (Puig y Heinemann, 1991). En la tabla IV.3, mostramos los modelos deportivos expuestos por diferentes autores, en base al modelo sistémico en que se encuentra el deporte actual. Al contrario que en las investigaciones producidas en E.N.P., suelen ser estudios basados en reflexiones teóricas de los autores.

Tabla IV.3: Año y autor/es y Modelos deportivos.

Año y autor/es.	Modelos deportivos.
1991, N. Puig y K. Heinemann	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo Competitivo. 2. Modelo Expresivo. 3. Modelo Instrumental. 4. Modelo Espectáculo.
1995a, J. Olivera y A. Olivera	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo Ascético. 2. Modelo Hedonista. 3. Modelo Escénico. 4. Modelo Etnomotriz. 5. Modelo Místico. 6. Modelo Narcisista.
1995, F. Lagardera (citado por García Ferrando y Lagardera, 2009)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Subsistema Federativo. 2. Subsistema Asociativo. 3. Subsistema Grupal no asociativo. 4. Subsistema Individual.
1996, J. Durán	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo Espectáculo. 2. Modelo Educativo.
2001, K. Heinemann	<ol style="list-style-type: none"> 1. Modelo del Deporte Ciberespacial. 2. Modelo del Deporte Compensatorio. 3. Modelo del Deporte como medio de Identificación Regional. 4. Modelo del Deporte Altamente Tenologizado. 5. Modelo del Deporte Espectáculo-Profesional.
2002, F. Villalba, F. Becerra, E. Expósito, E. Nieto y J.L. Torres	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deporte y Ocio. 2. Actividades Deportivas Personales. 3. Actividades Deportivas Profesionales. 4. Grandes Eventos Deportivos.
2006, M. García Ferrando	<ol style="list-style-type: none"> 1. Comportamiento Deportivo de Orientación Materialista/Moderna. 2. Comportamiento Deportivo de Orientación Postmaterialista/Postmoderna.
2009, P. Martos y A. Salguero.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Deporte Competición. 2. Deporte Espectáculo. 3. Deporte Educación/Formación. 4. Deporte Salud/Bienestar. 5. Deporte Recreación. 6. Deporte Turismo.

Fuente: Elaboración propia.

Por tratarse de la clasificación más actual encontrada, nos detendremos en la explicación de los seis modelos deportivos aportados por Martos y Salguero (2009). Cada uno de ellos, aglutina distintas variantes que se diferencia en base a pequeños matices.

1. Deporte Competición: El perfil del deportista es la búsqueda de la victoria, del rendimiento y superación de uno mismo. Dentro de este modelo los autores destacan distintas posibilidades: competición y espectáculo, competición y recreación, competición y educación, competición y bienestar y competición y turismo.
2. Deporte Espectáculo: El fin es el esparcimiento, entretenimiento y diversión de los espectadores (deportistas pasivos). Aquí se encuentran tres submodelos: espectáculo y competición, espectáculo y recreación y espectáculo y turismo.
3. Deporte Educación/Formación: Se busca la formación integral del practicante, tanto sus habilidades deportivas como las sociales. En esta ocasión los subgrupos hallados por los autores son cuatro: educación y competición, educación y recreación, educación y bienestar y educación y turismo.
4. Deporte Salud/Bienestar: Se pretende mantener y/o mejorar el estado físico, mental y emocional del deportista. En este caso, además de la interconexión con los anteriores, se ha encontrado una opción más: bienestar y turismo
5. Deporte Recreación: Se realiza por placer y diversión, sin una premisa de organización. Las variantes que surgen en este modelo son: recreación y competición, recreación y bienestar, recreación y educación, recreación y espectáculo y recreación y turismo.
6. Deporte Turismo: La participación, activa o pasiva, condiciona o complementa el viaje que realiza el individuo. El turismo y competición es el subconjunto descrito dentro de este modelo deportivo, además de las relaciones anteriores.

5. TIPOLOGÍA DE CICLISTAS Y SENDERISTAS.

En Francia, el Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural (CNRTER) en 1997 (Luque, 2006a), presentó una clasificación de ciclistas en base a su comportamiento, destacando cinco grupos: ciclista-solitario, ciclista-pasión,

ciclista-tranquilo, ciclista-paseo y ciclista-detente y descubre. La Veló Québec Association (VQA, 2006) en el 2005 realizó un estudio sobre el uso de la bicicleta en Québec, entre los cicloturistas concretó dos modelos: *cyclotouristes sportifs* (cicloturista deportivo) y *cyclotouristes vacanciers* (cicloturista de vacaciones). Eben Weiss en el año 2010, presentó un estudio sociológico sobre los diferentes clanes ciclistas que se mueven por las calles, carreteras y caminos del mundo. Reflejando el amplio abanico de tipologías de ciclistas existentes en la sociedad actual. Weiss presentó ocho modelos que detallamos a continuación:

1. Roadie (Rutero o Carreteril): Se trata del grupo más numeroso y el tradicional, el ciclista de carretera. Es el ciclista más cercano a la competición, mejor preparado físicamente y con sus propios códigos de funcionamiento. La bicicleta es de carretera.
2. Mountain biker (Ciclista de montaña): Es el grupo opuesto a los anteriores, son los ciclistas de bicicleta de montaña. Presentan actitudes diferentes a los anteriores. Al ser una actividad más reciente presentan formas, códigos, material, vocabulario,... más postmodernos. Su objetivo principal es el disfrutar y no el rendimiento. Utilizan la bicicleta de montaña.
3. Urban cyclist (Ciclista urbano): Es un grupo bastante nuevo, su aspecto evoluciona no con la técnica, sino con la moda. Se caracterizan por ser veinteañeros, su ropa, sus códigos, consumen drogas, etc.; en definitiva son los *alternativos*. Utilizan bicicletas BTT o las Fixed Bikes o bicicletas Vintage.
4. Messenger (Mensajero): Es un grupo muy poco numeroso, son los ciclistas mensajeros-transportistas. Cada vez su papel es menos relevante, quizás por eso son el colectivo sobre los que existe una visión más romántica. No sólo es su trabajo sino su estilo de vida. Utilizan bicicletas urbanas.
5. Beautiful godzilla (Bonita godzilla): Es la ciclista urbana femenina que conduce su bici como si todos los demás tuvieran que dejarle paso. Generalmente son chicas jóvenes, guapas y visten bien. Montan en las típicas bicicletas urbanas con la cesta delante.
6. Triathlete (Triatleta): Al igual que el ciclista de carretera se trata del deportista que utiliza la bicicleta por entrenamiento, se prepara para la competición. Comparte patrones con los rutereros, aunque muchos dudan que sean ciclistas,

ya que practican ciclismo por ser una disciplina más dentro del triatlón. Utilizan bicicletas de carretera.

7. Righteous cyclist (Ciclista justo o Ciclista reivindicativo): Es el grupo formado por aquellos ciclistas que piensan que trasladándose en bicicleta son mejores personas y van a salvar el mundo, menos contaminación, etc. Entre éstos existen varios subgrupos: el Descuidado Justo Ciclista, que monta la bicicleta vieja y chirriante que encontró en la basura; el Cargado Justo Ciclista, que todo lo traslada en la bicicleta (material de trabajo, compra, mudanzas,...) y, el Eurófilo Justo Ciclista, continuamente está recordando y reclamando ciudades amigas de los ciclistas.
8. Contraption captain (Capitán de artilugios): Es el grupo que rechaza la bicicleta tradicional y utiliza artilugios modernos impulsados por las piernas, la más popular es la bicicleta recostada o la bicicleta eléctrica.

Moscoso (2003), propone, en relación a los practicantes de los deportes de montaña, la siguiente división: Amateur, Habituales o Frecuentes y De alto nivel. Respecto a los senderistas, Rawleigh (2010), propone una clasificación teórica de los senderistas. Esta autora encuentra a tres grupos The View Junky (Vista de Junky), The Potential Hermit (El ermitaño potencial) y Adventure Enthusiast (Entusiasta aventurero). En cambio, Farias (2011), en base a un estudio realizado en tres áreas protegidas de la Red Natura 2000 de la provincia de Lleida, propone, en función de las motivaciones, tres patrones de senderistas que a continuación detallamos:

1. Nature-Minded Hikers (Senderistas amante de la naturaleza): Aquellos que realizan senderismo para acercarse a la naturaleza, aprender más de la naturaleza, para disfrutar del paisaje, relajarse y desconectar. Buscan caminos con buenas vistas. Es el grupo que presenta menor número promedio de personas y su estancia es de medio día a un día.
2. Sporting Hikers (Senderistas deportivos): Es el grupo que realiza senderismo por practicar actividad física y mejorar su salud y disfrutar. El grupo está formado por amigos, su estancia es de medio día a un día, conocen bien el lugar y son visitantes regulares.
3. General-Purpose Hikers (Senderistas de propósito general): Lo forman quienes no tienen un claro perfil respecto a la razón de su visita y la elección del

recorrido. Visitan el camino por recomendación y con amigos, tienen poco conocimiento del entorno, su visita es de medio día, utilizan alojamiento y demanda instalaciones.

SEGUNDA PARTE.

PLANTEAMIENTO Y DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN.

CAPÍTULO V.

METODOLOGÍA.

“Raso sin confín,
el sol poniéndose justo
de la tierra al ras,
y de Sur a Norte
el tren perpendicular”

(Agustín García Calvo. Poema 57. Marzo-Abril 77. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.

Ha quedado argumentado que la conjunción de deporte, turismo y medio ambiente es una realidad que está en auge, aumenta y se diversifica (García Ferrando, 2001; Latiesa, Rebollo y Paniza, 2002; Moscoso, 2008; Otero, 2004). Destacan en lo deportivo, las actividades físicas en el medio natural (Astiaso y Barrallo, 2000; Faleroni, 2001; Moscoso, 2003 y 2008; Parra, 2001b; Villalvilla, 1994) y en el turismo, se conoce popularmente como turismo activo (Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, 2004; Rebollo, 2002a y b; Rivera, 2007 y 2010).

Como apunta Puig (1996, citado por Moscoso, 2006) el deporte pasa de ser un problema social a una preocupación sociológica; es decir, un problema científico. Encuadrando nuestro trabajo empírico, en el área temática del análisis de la “*estructura social del deporte*”, según Moscoso (2006, p. 192). Miranda, Lacasa y Muro (1995) argumentaron que el ámbito de las actividades físicas en el medio natural sería un incipiente objeto de estudio para la ciencia. Moscoso (2006) enuncia que es preciso abordar el análisis de nuevas áreas entre las que se encuentran los *neodeportes*, es el momento de estudiar aspectos cada vez más concretos del ámbito deportivo. De igual modo, Rivera (2007) demanda más investigaciones específicas sobre el turismo deportivo en la naturaleza. El conocimiento de las características de los turistas, reales o potenciales, de actividades deportivas se ha convertido en una de las líneas de investigación preferentes para la sociología del turismo deportivo, según nos confiesa Lagardera, García Ferrando y Latiesa (2009).

Respecto al conocimiento de los indicadores económicos-ambientales, frecuentación, perfil y tipología de visitantes en espacios para el ocio en la naturaleza existen diversos trabajos en el ámbito de los espacios naturales protegidos (Águila, Sicilia, Martínez y Santos, 2008; Farias, 2000, Faleroni, 2001, Gómez-Limón, Medina, Atance y Garrido, 2003; Múgica, 1994; Navarrete y González, 2003). Igualmente existen modelos deportivos que tratan de explicarnos los distintos patrones de relación que tiene la sociedad actual con el deporte (Martos y Salguero, 2009; Olivera y Olivera, 1995a; Puig y Heinemann, 1991; Villalba, et al., 2002;). Sin embargo, son escasos los estudios sobre frecuentación, perfil o modelos que tenga como objeto de análisis a las vías verdes. Observamos como en España y Andalucía aún nadie ha realizado una investigación al respecto, circunscrita en el marco de una tesis doctoral.

Tampoco existen referencias a estas infraestructuras no motorizadas cuando se habla de espacios turísticos¹³⁹ para desarrollar turismo deportivo, ni en estudios (Rebollo, 2002a y b; Vázquez, 2002; Salguero, 2002) ni en planes y programas de las administraciones que articulan el futuro inmediato del turismo nacional y regional; en cambio, se nombran puertos deportivos, senderos, espacios naturales protegidos, estaciones de esquí, embalses, campos de golf,... El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITC) del gobierno español ha propuesto *El turismo de naturaleza en España y su plan de impulso* (MITC, 2004); *Plan del Turismo Español Horizonte 2020* (MITC, 2008a); *Plan del Turismo Español 2008-2012* (MITC, 2008b) y *Turismo de Montaña* (MITC, 2008c); y el gobierno andaluz ha creado el *Plan General de Turismo Sostenible 2008-2011* (CTCD, 2007). Ya, Granero (2007), propone las vías verdes como nueva propuesta de investigación para analizar el turismo y las actividades físicas en la naturaleza.

En el trabajo presentado por Luque (2004a y b; 2006a y b), desde el área de la Geografía donde se analizan los factores de localización para diversas actividades turístico-deportivas en la naturaleza, entre las que se encuentra el senderismo, rutas ecuestres y/o cicloturismo-cilcomontañismo, no se consideran las vías verdes como un recurso óptimo; en cambio, se habla específicamente de senderos, vías pecuarias, pistas forestales, etc.

Andalucía es la comunidad autónoma con mayor número de vías verdes, un total de veintitrés, entre acondicionadas y no acondicionadas¹⁴⁰, en el momento del inicio del estudio. Es una de las regiones donde el turismo de naturaleza y rural y las actividades en el medio natural tienen un gran potencial¹⁴¹; aunque no existe un

¹³⁹ Se entiende por espacio turístico como “*aquel territorio donde se localizan los elementos que están relacionados con la actividad turística: los recursos que pueden ser aprovechados para formar productos turísticos, las infraestructuras de acceso y apoyo, los alojamientos y el espacio de las actividades*” (Plan General de Turismo Sostenible 2008-2011, 2007, p.14).

¹⁴⁰ Hay que aclarar que la denominada por los propios ayuntamientos, Vía Verde de Fines y Vía Verde de Cantoria no se consideran como tal por la propia FFE, dado que hay tráfico motorizado; en cambio, para Adif se tratan de vías peatonales, tal y como se refleja en el convenio de arrendamiento. Esta circunstancia es debido a que solamente el ayuntamiento ha acondicionado el tramo de casco urbano y no el resto del término municipal. No obstante, se enmarcan en la futura Vía Verde del Almanzora (Almería). Es preciso indicar que la Vía Verde de Olula, también integrada en la futura Vía Verde del Almanzora (Almería), sí está reconocida como vía verde por el Programa Nacional de Vías Verdes dado que no existe tráfico motorizado; sin embargo, para Adif igualmente, se trata de una vía peatonal.

De igual modo, la Vía Verde de Vadollano, durante el proceso de la investigación ha cambiado su uso, dado que la Junta de Andalucía a través de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía la ha recuperado como ramal ferroviario tramo interurbano entre Linares-Vadollano (Jaén). Hay que decir que el Decreto-Ley 5/2010, de 27 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de reordenación del sector público, Ferrocarriles de la Junta de Andalucía adopta la configuración de agencia pública empresarial y pasa a denominarse Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

¹⁴¹ Según datos del Balance del Año Turístico en Andalucía (BATA 2008 y 2009) la elección de Andalucía como destino vacacional para turismo de naturaleza y rural fue de 5,5% y 3,2% respectivamente; en cambio, en 2008 el concepto más valorado por los turistas en Andalucía fue

estudio que abarque toda Andalucía y que tenga por referencia las vías verdes. Tan sólo hemos encontrado los trabajos de Moscoso (2008), que trata sobre desarrollo rural y prácticas deportivas de naturaleza y, de Rivera (2010), que estudia el turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía, en el que nombran el programa de vías verdes como un elemento que ha potenciado la conjunción entre espacio natural, turismo y actividades deportivas, pero no estudian el caso.

Esta demanda es plasmada en el estudio encargado por el MITC a la consultoría MERCODES (2008d, p.27) donde dice:

Son pocos los estudios y mediciones que se han realizado de las vías verdes, siendo ésta una de las principales demandas de los gestores y promotores de vías verdes, quienes consideran esencial conocer realmente y cuantificar el uso que se está haciendo de este recurso ecoturístico.

...Por otro lado, a pesar de que se han realizado algunos estudios a nivel nacional y otros de determinadas vías verdes, éstos no han permitido conocer a fondo y en detalle la demanda de la vía verde.

...se entiende que sería necesario... ahondar más tanto en los aspectos de la demanda como de la oferta de las vías verdes a través de nuevos y más extensos estudios.

Vías verdes y cicloturismo son dos elementos claves en el segmento del turismo deportivo (MITC, 2008d). De ahí que González y Santana (2009, p.208) concluyan con la *“necesidad de más estudios (y más sistemáticos) que, desde una perspectiva sociológica, abundan en el campo del ciclismo recreativo vinculado al turismo... Asimismo, un mayor conocimiento en este campo contribuirá a ampliar las competencias en la toma de decisiones y planificación de la gestión turística”*. Por lo tanto, de manera directa o indirecta, a través del estudio sobre el modelo de uso-visita del deportista-turista de V.V., profundizaremos en el conocimiento del cicloturismo.

De igual modo, el senderismo está íntimamente relacionado con las vías verdes. En sintonía con el párrafo anterior se pronuncia el estudio realizado por PRAMES para la Diputación Provincial de Huesca (2003), cuando manifiesta que no existen estudios nacionales sobre aspectos socioeconómicos ni ambientales del senderismo, sino solamente sobre el perfil del senderista; es decir, deja claro la necesidad de diversidad de estudios que tengan por objeto de estudio el senderismo. En la investigación de Moya (2004), en torno al senderismo en la provincia de Granada, no existe ninguna referencia a las V.V. como recurso para realizar senderismo; en cambio, sí lo hay a las vías pecuarias.

“paisajes y parques naturales” con 8 puntos, este mismo concepto en 2009 bajó a 7,8 puntos. Respecto a las actividades realizadas en destino tenemos que “observación de la naturaleza” en 2008 tuvo una cuota de 30,2% y en 2009 descendió a 20,3% y “deportes de naturaleza” pasó de 4,4% en 2008 a 4,0% en 2009.

La profesora Luque (2006a y c) afirma que las rutas cen bicicleta de montaña, junto a las rutas pedestres y ecuestres están en crecimiento y son de las prácticas ocio en el medio natural más representativas. La *encuesta sobre hábitos deportivos en España 2010* (CIS, 2010), nos revelan que un 45% de la población española prefiere practicar deporte “en lugares abiertos públicos” frente al 19% que lo querían diez años antes. De igual modo, el 74% de los practicantes de deporte en España “quieren hacerlo sin preocuparse de competir” y, por último, el “ciclismo” (19,4%), “carrera pie/running/footing” (12,9%) y “montañismo/senderismo/excursionismo” (8,6%) son actividades deportivas que se encuentran entre los doce primeros puestos de la lista de deportes más practicados por los ciudadanos españoles. Son datos que nos indican el potencial como infraestructura deportiva que deben tener las Vías Verdes en España. A esto se le añade que el último *barómetro anual de la bicicleta en España*, realizado por la Fundación ECA Bureau Veritas (2010), indica que el 24% de los ciclistas usan “siempre o casi siempre” las vías verdes y el 30,5% las utilizan “a veces”; superando, por tanto, al grupo que señalan “nunca o casi nunca”.

Todas estas circunstancias nos indican la poca trascendencia de las vías verdes en el ámbito de la investigación, en contra del gran potencial de uso por parte de los ciudadanos. Así pues, surge la necesidad de conocer al usuario-visitante de las vías verdes andaluzas y realizar un contraste con los resultados obtenidos por otras mediciones.

2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

En toda investigación es preciso elaborar un diseño de la investigación que nos guie en las distintas etapas del estudio y en la consecución de los objetivos previstos. Hemos de diseñar y planificar nuestro propio trabajo, y no seguir uno predeterminado en otra investigación, puesto que cada estudio se desarrolla bajo un contexto y objetivos determinados y probablemente distintos uno de otro. No obstante, sí es preciso documentarse con otros estudios para que nos ayuden en el diseño del nuestro; así pues, hemos seguido las propuestas realizadas por *Rails-to-Trails Conservancy* (RTC) en su manual de estudios en rails-trails en Estados Unidos (RTC, 2005) o el trabajo emprendido en Canadá por *Velo Québec Association* (VQA) en el análisis del uso de la bicicleta (VQA, 2006); así como, otros estudios semejantes en los que muestran métodos, consejos y ejemplos para realizar estudios en las vías verdes.

La metodología puede entenderse como “*la manera o conjunto de pasos que tenemos a la hora de aplicar una determinada programación, proceso o técnica*”

(Pérez, Rojas y Fernández, 1998, p.18). De modo general podemos contar con la metodología cuantitativa/explicación y cualitativa/comprensión (De Figueirêdo, 2005). Esta misma autora y Ruiz, García y Casado (2002) consideran que, la primera se caracteriza por formular leyes generales, utilizar principalmente el método hipotético deductivo, la investigación tiene un carácter masivo y se desarrolla bajo el paraguas del positivismo. En cambio, la segunda, interpreta acciones del individuo y sus comportamientos más significativos, rechaza la idea de que el comportamiento humano se rige por leyes naturales. En nuestra investigación hemos empleado la metodología cuantitativa.

Alvira (1996, p.87), define diseño de investigación como *“el plan global de investigación que integra de un modo coherente y adecuadamente correcto técnicas de recogida de datos a utilizar, análisis previstos y objetivos”*. Un diseño de investigación es un plan que guía la recogida, análisis e interpretación de la información, datos u observación. El diseño contempla ante todo el tipo de técnica de recogida de datos a utilizar en la investigación, los instrumentos y el planteamiento temporal de su aplicación y el análisis a efectuar (García Ferrando, 2000).

El diseño utilizado en este trabajo de investigación, siguiendo la clasificación de Sierra (2001, p.141), es un diseño *“no experimental, seccional y descriptivo”*, todo ello enmarcado en la metodología cuantitativa.

Se trata de no experimental, dado que en nuestro diseño de investigación no hay manipulación de las variables. Es seccional, porque no comprende ni diversidad de observaciones, ni de grupos, ni tampoco variables experimentales, quedando limitados a una sola observación de individuos en un solo instante del tiempo. Y es descriptivo, porque estudia descriptivamente a un grupo social en un momento dado.

Este tipo de diseño es muy utilizado en investigación social, utilizando como técnicas de observación, la observación documental y la encuesta. Su ventaja principal es la posibilidad de poder observar a la vez a los sujetos investigados en su realidad inmediata y a múltiples variables, sin tener que intervenir en ellos ni manipularlos, y posteriormente, *“aplicar el análisis estadístico para hallar correlaciones entre ellas e incluso formar modelos de relaciones entre variables, y contrastas después su ajuste a los datos”* (Moya, 2004, p.277). En nuestro estudio, obviamente, el trabajo de campo ha sido realizado en las mismas V.V.

3. OBJETIVOS CIENTÍFICOS Y VARIABLES OBJETO DE ESTUDIO.

3.1. OBJETIVO GENERAL.

Analizar el modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

3.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

A raíz del anterior objetivo general se desprenden los siguientes objetivos específicos:

1. Conocer el perfil del usuario-visitante de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
2. Identificar el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
3. Valorar a través de los usuarios-visitantes el modelo de gestión de las vías verdes acondicionadas.
4. Estudiar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
5. Analizar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
6. Diferenciar los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
7. Estudiar la influencia del perfil sociodemográfico sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

3.3. VARIABLES.

Las variables ocupan un lugar primordial en la investigación científica (Sierra, 2001); así pues, *“por variable generalmente se entiende cualquier cualidad o característica de un objeto (o evento) que contenga, al menos, dos atributos (categorías o valores), en los que pueda clasificarse un objeto o evento determinado”* (Cea, 2001, p.126). Sierra (2001, p.98) profundiza aún más cuando advierte que las variables son *“características observables de algo [unidades de observación], ligadas entre sí en su variación con una relación determinada, entre las que se pueden citar como las más comunes las de covariación o asociación y de dependencia, influencia o causalidad”*.

Toda investigación debe definir claramente las variables de estudio, ya que esto ayudará a la hora de crear el/los instrumento/s que serán precisos para

recogerlas y, facilitará la interpretación de los resultados para aquellas personas ajenas al proceso de investigación (Urosa, 2002).

Las variables de nuestro estudio las hemos definido a partir de los objetivos específicos, observación directa y revisión bibliográfica. Contamos con variables específicas para las V.V., aportadas por diversos estudios (ESECA, 2005; FFE, 1998 y 2003; Maryland Greenways Comisión, 1994; MMA, 2003; MITC, 2008d; Mundet y Coenders, 2006; Fundación V.V. de la Sierra y otros, 2005 y 2008; RTC, 2006, 2008, 2009ayb y 2010; etc.) y variables sobre perfil sociodemográfico, hábitos deportivos, tiempo libre y gestión, para su definición nos hemos apoyado en distintos autores (Baena, 2008; García Ferrando, 2001 y 2006b; Granero, 2004; Moya, 2004; Otero, 2004; Rebollo, 1998). Concretamente son las que exponemos en la tabla V.1 donde relacionamos objetivos específicos y variables.

Tabla V.1: Objetivos y Variables.

Objetivos específicos.	Variables.
1. Conocer el perfil del usuario-visitante de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 1.2. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 1.3. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
2. Identificar el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	2.1. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.2. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.3. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.
3. Valorar a través de los usuarios-visitante el modelo de gestión de las vías verdes acondicionadas.	3.1. Valoración de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 3.2. Comportamiento del consumidor de las vías verdes acondicionadas.
4. Estudiar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el perfil de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.1. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.2. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.3. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.
5. Analizar la influencia del perfil de usuario-visitante sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 3.1. Valoración de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 3.2. Comportamiento del consumidor de las vías verdes acondicionadas.
6. Diferenciar los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	1.2. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 1.3. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.1. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.2. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas. 2.3. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.

7. Estudiar la influencia del perfil sociodemográfico sobre los grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas

1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
7.1. Grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

Fuente: Elaboración propia.

4. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN.

4.1. POBLACIÓN Y MUESTRA.

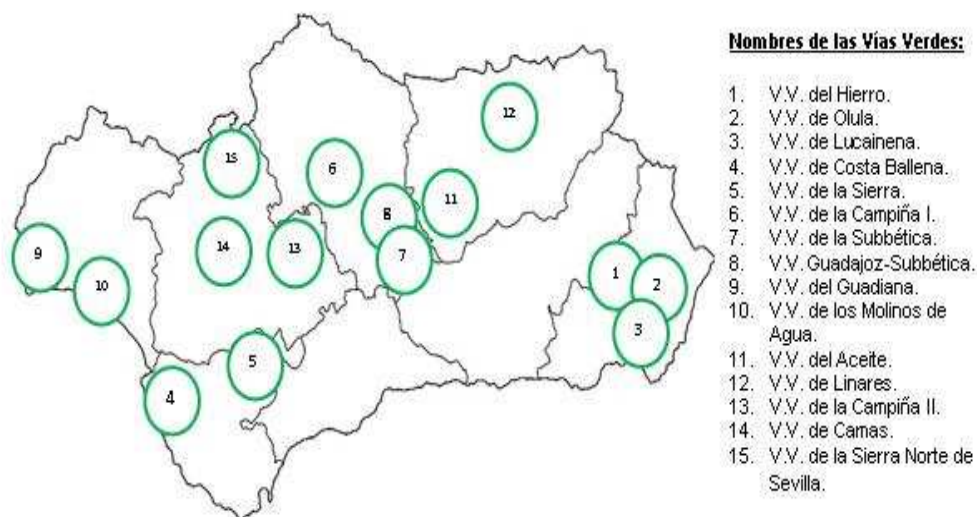
4.1.1. POBLACIÓN.

Entendemos por población a la totalidad de un grupo de elementos u objetos que se quieren investigar, los cuales tienen alguna característica que les une (Cea, 2001; Sierra, 2001). Pereda (1987, citado en Gutiérrez-Dávila y Oña, 2007, pp.111-112) lo define como *“todos los sujetos miembros de un grupo particular que tienen una o más características en común”*. Para nuestra investigación, la población la constituyen los usuarios-visitantes nacionales y/o extranjeros de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

En nuestro estudio, hemos considerado como local a aquel usuario que reside en cualquiera de los municipios donde la vía verde pasa por sus respectivos términos municipales, y el visitante a aquél que reside en cualquier otra localidad. El considerar a los locales como un concepto más amplio, pero limitado a la zona de influencia de la V.V., se debe a que la generalidad de las V.V. andaluzas (60%) traspasa diversos términos municipales y los órganos gestores son entidades supramunicipales y el resto de V.V. andaluzas (40%) están dentro de un término municipal y son gestionados por el propio ayuntamiento.

Durante el periodo que ha durado nuestro trabajo de campo, en Andalucía encontramos un total de veinticinco itinerarios bajo la denominación de vías verdes. No obstante, tan sólo quince de ellas son consideradas vías verdes acondicionadas por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Nuestra investigación se centrará en estas V.V. andaluzas localizadas según exponemos en la figura V.1.

Figura V.1: Vías verdes acondicionadas de Andalucía.



Fuente: Elaboración propia.

El número exacto de la población no ha sido de fácil confección, ya que ninguna vía verde andaluza cuenta con aforadores automáticos¹⁴²; por lo tanto, los datos son siempre estimaciones. El número de usuarios-visitantes de las vías verdes han sido proporcionados por los propios órganos gestores, en determinados casos. En otros, han sido extraídos del estudio *Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes* (MITC, 2008d). Para un caso, se ha utilizado el estudio *Grado de Aceptación y Uso de los Caminos Naturales Construidos por el Ministerio de Medio Ambiente* (MMA, 2003). Y en otros tantos, tenemos aquellas de las que no hay datos disponibles y otras que tienen menos de un año de vida, con lo que los datos se han obtenido gracias a cálculos estadísticos.

La tabla V.2 nos presenta la distribución de la población por cada una de las vías verdes andaluzas. Según los datos aportados nos enfrentamos ante una población infinita ($N=\infty$), dado que se trata de más de 100.000 sujetos (Sierra, 2001).

¹⁴² Se trata de aforadores que se fundamentan en un bucle electromagnético y/o piroeléctrico que se instalan camuflados en la vía verde y que permite contar los usos de la misma. Éstos pueden distinguir entre peatones, bicicletas, motocicletas, etc. y el sentido del usuario-visitante. El volcado de datos se puede realizar de forma manual o automática según decida el órgano gestor de la vía verde. En el año 2010 en España cuentan con estos aparatos tan solo la Vía Verde del Carrilet I, Vía Verde del Carrilet II, Vía Verde del Ferro y Carbó, Vía Verde del Tren Petit y Vía Verde de Plazaola; según información de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. A nivel internacional podemos encontrarlos en República Checa o en las vías del Tour de Bourgogne (Francia) -tienen 24 eco-contadores-.

Tabla V.2: Vías verdes acondicionadas y Número de usuarios-visitantes al año.

Nº	Vías Verdes Acondicionadas en Andalucía.		Nº Usuarios-Visitantes/Año.
1	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde del Hierro.	No hay datos. Es nueva. Se inauguró en 2010.
2	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde de Olula.	No hay datos.
3	Vía Verde de Lucainena (Almería).		No hay datos. Es nueva. Se inauguró en 2010.
4	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz).	Tramo Vía Verde de Rota.	No hay datos. Se inauguró en 2010.
		Tramo de Vía Verde de Chipiona.	15.000*.
5	Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).		90.000**. 1000.000*.
6	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).		9.860*.
7	Vía Verde de la Subbética (Córdoba).		110.000**.
8	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).		No hay datos. Es nueva. Se inauguró en 2010.
9	Vía Verde del Guadiana (Huelva).		800-900*.
10	Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).		400**.
11	Vía Verde del Aceite (Jaén).		30.000**.
12	Vía Verde de Linares (Jaén).		14.000**.
13	Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).		No hay datos se inauguró en 2009.
14	Vía Verde de Itálica (Sevilla).	Tramo de Vía Verde de Camas.	1.757***.
15	Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla(Sevilla).		5.705**.

*Datos aportados por los órganos gestores.

** Datos del MITC (2008d).

*** Dato del MMA (2003).

Fuente: Elaboración propia.

4.1.2. CARACTERÍSTICAS DE LA MUESTRA.

Conocida la población, y al ser imposible abarcar a cada uno de los sujetos que la componen para realizar la investigación, es precisa la selección de individuos de la misma, con el propósito de obtener un grupo más reducido aunque representativo de ésta, es lo que se conoce como muestreo y al grupo resultante, muestra (Gutiérrez-Dávila y Oña, 2007). Por ende, se entiende por muestra al “*subconjunto de sujetos pertenecientes a una población determinada*” (Gutiérrez-Dávila y Oña, 2007, p.112).

La muestra ha de presentar cuatro condiciones fundamentales, según Sierra (2001):

1. Ha de comprender parte del universo y no la totalidad de éste.
2. Su amplitud ha de ser proporcionada estadísticamente a la magnitud del universo.
3. Se basa en la ausencia de distorsión en la elección de los elementos de la muestra, evitando así los sesgos y anomalías.
4. Ha de ser representativa y reflejo fiel del universo, reproduciendo sus características básicas.

La siguiente definición realizada por Hernández, Fernández y Baptista (2003, p.302) “*un subgrupo representativo de la población, y en la que todos los elementos de ésta tienen la misma posibilidad de ser elegidos*”, entendemos que es mucho más acertada, ya que la representatividad es la característica más importante de una muestra para poder generalizar a la población; y esto es lo que busca la inferencia estadística, generalizar los resultados obtenidos de una muestra a la población que representa (Cea, 2001; Gutiérrez-Dávila y Oña, 2007; Manzano, 1998; Sierra, 2001).

En nuestra investigación, la muestra será una selección de usuarios-visitantes no motorizados¹⁴³ nacionales y/o extranjeros de las vías verdes andaluzas acondicionadas. Hemos decidido que la unidad muestral presente las siguientes características:

- De edad de 16 años o superior. Al igual que los trabajos sobre Hábitos Deportivos de los Españoles (García Ferrando, 2001 y 2006b) y de Andalucía (Otero, 2004 y ODA, 2009), y los estudios de Granero (2004), y el estudio sobre demanda turística en el Parque Natural de Grazalema y Parque Natural de los Alcornocales (Fundación de la Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, 2008) o la investigación de Múgica (1994) donde consideramos que esta es la edad mínima para obtener la madurez necesaria para la comprensión del cuestionario; de igual modo, al ser el grupo de edad menos numeroso en el uso-visita a las vías verdes según distintos estudios¹⁴⁴, creemos no estar perdiendo una información significativa.
- Haber realizado, al menos, algún tramo de la vía verde y que la hayan utilizado una vez.
- Haber practicado algún tipo de actividad física-deportiva en la vía verde. Y no aquellos que simplemente hayan ido al bar-restaurante, centro de visitantes,...;

¹⁴³ Aunque por definición se tratan de infraestructuras no motorizadas la realidad en Andalucía es que diversas vías verdes son utilizadas, sin autorización, por usuarios motorizados (motos, coches, vehículos agrícolas,...); además, de existir tramos autorizados que comparten usuarios-visitantes no motorizados y motorizados.

¹⁴⁴ A modo de ejemplos tenemos un estudio realizado en diversas vías verdes de España donde nos revela que los usuarios-visitantes de menos de 20 años es de 14,74% (FFE, 1998). En la Vía Verde de Tajuña los visitantes menores de 20 años es del 20% y en cuanto a los usuarios residentes menores de 20 años el dato es de 0% (FFE, 2003). En el trabajo de Caminos Naturales los usuarios-visitantes de menos de 20 años es de 7,05% (MMA, 2003). En las Vías Verdes de Girona la encuesta realizada nos dice que los usuarios-visitantes menores de 34 años es del 15,4% (Mudent y Coenders, 2006). La investigación realizada en la Vía Verde de la Sierra nos informa que los usuarios-visitantes de menos de 15 años es de 2,5% (Fundación Vía Verde de la Sierra y Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz, 2005) y años después la misma franja de edad arroja un 4,02% (Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, 2008). Y con carácter internacional tenemos como ejemplos el caso de Pine Creek Rail Trail y Perkiomen Trail (Estados Unidos) donde los usuarios-visitantes de menos de 15 años responde, respectivamente, al 3% y 1,7% del total (RTC, 2006 y 2008) y un estudio más reciente realizado en las Vías Verdes de Borgoña (Francia) donde los usuarios-visitantes menores de 20 años representan el 2% (Perrusson y Mercat, 2010).

dado que no podemos saber, a priori, si son usuarios-visitantes de la vía verde en su conjunto o solamente disfrutaron de sus servicios complementarios.

- No escoger a trabajadores de la vía verde, aunque en el momento de realizar el trabajo de campo estos sujetos pasen por el punto de muestreo como un usuario-visitante anónimo.

Cualquier actividad social y/o económica (deporte, turismo, cultura,...) puede estudiarse desde el prisma de la oferta (organización) o bien desde la demanda (usuario-visitante), según advierten Alegre, Cladera y Juaneda (2003). Pues bien, hay que presentar unas variables en concordancia a lo que se observe. En el caso de la demanda, el agente será el deportista-turista y en el caso de la oferta, el estudiado será el empresario, la empresa, la entidad, etc. En el apéndice cd.26 mostramos una síntesis de estudios bajo estos prismas. En nuestra investigación, la muestra elegida es desde la perspectiva de la demanda dado que el propósito último de esta investigación es que los órganos gestores de V.V. y empresarios tengan un conocimiento real de lo que ocurre en sus vías verdes; así pues, evitaremos el “síndrome de producir oferta antes de demanda” (Jiménez, 1994, p.35).

4.1.3. TÉCNICA DE MUESTREO.

Una vez decidida la población objetivo y la unidad muestral, la siguiente etapa es la de concretar la fórmula de extracción de la muestra; es decir, lo que se conoce como muestreo. Como bien afirma Cea (2001, p.179), *“la representatividad de una muestra no sólo depende de la magnitud de su tamaño, sino también del procedimiento seguido para la selección de las unidades muestrales”*.

Los tipos de muestreos existentes son el muestreo aleatorio o probabilístico y el muestro no probabilístico o intencional (Cea, 2001; Manzano, 1998; Ortega, 2009; Sierra, 2001). Aquél se basa en la aleatorización como criterio fundamental para la selección de la muestra y, éste se fundamenta en otras consideraciones diferentes al azar para la elección de las unidades muestrales. Según los anteriores autores, las características básicas de cada tipo de muestreo son:

- Muestreo Aleatorio o Probabilístico:
 1. Cada unidad muestral tiene la misma probabilidad de participar en la muestra.
 2. La elección de cada unidad muestral es independiente de las demás.
 3. El cálculo de la adecuación de la estimación muestral (error muestral) a los parámetros poblacionales puede hacerse dentro de unos márgenes de probabilidad específicos.

4. Se puede realizar generalización (inferencia estadística) de los resultados a la población.
- Muestreo No Probabilístico o Intencional:
 1. Hay desigual probabilidad de las unidades muestrales para formar parte de la muestra.
 2. Dificultad de calcular el error muestral.
 3. Introducción de sesgos en el proceso de elección muestral, lo que repercute en la posterior generalización de los resultados.
 4. No precisa de la existencia de un marco de muestreo.
 5. Su ejecución es más sencilla y económica que los muestreos probabilísticos.

Analizado lo anterior y la realidad de las vías verdes en Andalucía, decidimos enmarcar esta investigación dentro del muestreo aleatorio o probabilístico, como otros estudios similares al nuestro: Fundación de la Vía Verde Sierra y Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz, 2005; Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, 2008; Múgica, 1994; Mudent y Coenders, 2006; etc.

Cuando una población es heterogénea, es decir, está conformada por diversos estratos que constituyen categorías distintas e importantes para la investigación, se recomienda no elegir una muestra global para todos los estratos de una vez, ya que corremos el error de que un estrato esté más o menos representado que lo proporcionalmente debido (Sierra, 2001); es lo que se conoce como muestreo estratificado, utilizando un “*muestreo estratificado desproporcional*” (García Ferrando, 2006a, p.146). El objetivo principal de este formato es el de aumentar la representatividad y reducir la variación de las características que pretendemos medir. Así pues, dado que el ámbito de estudio abarca toda Andalucía, consideramos oportuno identificar cada una de las vías verdes acondicionadas como un estrato. En este caso, la variable de estratificación (Cea, 2001; Manzano, 1998) que definió cada uno de los estratos fue la *zona geográfica* como en el estudio de Gómez-Limón et al. (2003) o Múgica (1994); lo que determinó que el estrato fue concebido como unidimensional (Manzano, 1998), ya que existe un importante desconocimiento sobre otras dimensiones (edad, sexo, forma de uso-visita, etc.).

Por consiguiente, a cada una de estas submuestras le corresponde un número limitado de unidades muestrales. La asignación del número de elementos muestrales a los diferentes estratos que componen la muestra se le conoce como *asignación* o *afijación* (Alegre, Cladera, Juaneda, 2003; Cea, 2001; Manzano, 1998). En nuestro

caso se decidió por una afijación *de compromiso entre uniforme y proporcional*, estableciendo que todas y cada una de las vías verdes han de tener como mínimo una muestra de cinco elementos.

La elección de cada unidad muestral es al azar, aunque no depende de una elección subjetiva sino de un procedimiento objetivo establecido de carácter numérico; es decir, en base a una “*estrategia aleatoria*” (Manzano y González, 1998, p.104).

4.1.4. TAMAÑO DE LA MUESTRA.

Respecto al tamaño de la muestra, Sierra (2001), nos indica que no vale cualquier parte de la población para formar una muestra, sino que ha de constar de un número suficiente de elementos, elegidos al azar, tal que proporcione una seguridad estadística de que los resultados que se obtengan de ella, puedan representar realmente a la población. El tamaño de la muestra va a depender de cuatro factores (Sierra, 2001):

- a) Amplitud del universo infinito o no.
- b) Nivel de confianza adoptado.
- c) Error de estimación.
- d) Desviación típica.

Tal y como advierte García (2000), las características de un grupo de visitantes pueden conocerse desde dos ámbitos diferentes; por un lado, en *origen* o lo que es lo mismo investigando el comportamiento de los sujetos en su lugar de residencia habitual y, por otra parte, en *destino*, estudiándolo en el lugar que están visitando. En nuestro caso, hemos optado por una muestra en destino.

Partiendo de la idea de que trabajamos con una población infinita, en concreto más de cien mil usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas en 2010, la muestra de estudio fue repartida para $n=400$. No obstante, una vez que estábamos en los propios puntos de muestreo y dentro de los horarios marcados se realizó mayor número de cuestionarios, alcanzando definitivamente un total de $n=457$, lo que nos supuso reducir el error muestral. El reparto de la muestra quedó tal y como figura en la tabla V.3, siendo una muestra autoponderada, ya que aquellas V.V. con mayor representación en la población tienen un peso también mayor en la muestra (Manzano, 1998).

Tabla V.3: Vías verdes acondicionadas y Muestra.

Nº	Vía Verde Acondicionada en Andalucía.		Reparto Mínimo de la Muestra.		Muestra Definitiva
			Afijación Uniforme.	Afijación Proporcional.	
1	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde del Hierro.	5	5	10
2	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde de Olula.	5	3	8
3	Vía Verde de Lucainena (Almería).		5	1	6
4	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz).	Tramo Vía Verde de Rota.	5	16	25
		Tramo de Vía Verde de Chipiona.			
5	Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).		5	106	125
6	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).		5	11	16
7	Vía Verde de la Subbética (Córdoba).		5	117	141
8	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).		5	4	9
9	Vía Verde del Guadiana (Huelva).		5	1	6
10	Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).		5	0	7
11	Vía Verde del Aceite (Jaén).		5	32	43
12	Vía Verde de Linares (Jaén).		5	15	21
13	Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).		5	6	11
14	Vía Verde de Itálica (Sevilla).	Tramo de Vía Verde de Camas.	5	2	8
15	Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla(Sevilla).		5	6	21
TOTAL:			75	325	457

Fuente: Elaboración propia.

4.1.5. Error muestral.

Manzano (1998, p.76) advierte que el primer error que aparece en una investigación “es la diferencia entre el resultado obtenido en la muestra y el que se habría obtenido de haber trabajado en la población”; es lo que se considera como *error muestral* o *error de muestreo*. Sierra (2001, p.206) nos dice que “precisamente en esta divergencia entre los valores medios obtenidos de las muestras y los valores medios del universo, consiste el error muestral, que podemos llamar real”.

El error de muestreo está enmarcado dentro de los *errores de no observación* tal y como afirman González, Padilla y Pérez (1998), junto con el error de cobertura y el error de no respuesta.

Definido el universo y el tamaño de la muestra, establecemos un error muestral del $\pm 4,68\%$ y un nivel de confianza del 95,5% (2σ), considerando la tabla para la determinación de una muestra sacada de 457 encuestados para márgenes de error del uno, dos, tres, cuatro y cinco por cien, en la hipótesis de $p/q= 50\%$ (Arkin y Colton, 1967 en Sierra, 2001).

4.2. TÉCNICA DE OBTENCIÓN DE DATOS.

4.2.1. TÉCNICAS DE OBTENCIÓN DE DATOS.

En investigación social la observación es el método para la adquisición de todos aquellos datos necesarios para la consecución de los objetivos del investigador (Baena, 2008). Ésta la podemos segmentar en observación documental y observación mediante encuesta.

4.2.1.1. Observación documental.

El trabajo de revisión de archivos documentales y estadísticos (Cea, 2001) es el punto de partida de cualquier investigación. La cuál ha de profundizar sobre la temática y contenidos más relevantes en torno al objeto de estudio. Este análisis contribuye, según Cea (2001), principalmente a:

- La familiarización con el tema a investigar (antecedentes, metodología,...)
- La estructuración de las ideas originarias del equipo investigador sobre el diseño de investigación:
 1. Hipótesis de trabajo.
 2. Población y muestra de interés.
 3. Estrategias y técnicas de recogida de datos y análisis a aplicar.

Las fuentes de información pueden ser amplias; sin embargo este trabajo, por su carácter científico, se basa en aquellos documentos que aportan ideas y datos contrastados y basados en estudios serios que nos valgan para esclarecer la realidad de lo que pretendemos analizar.

Dado que el trabajo aglutina distintas áreas y los estudios realizados son escasos en torno a la cuestión, hemos tenido que abarcar un amplio abanico de datos brutos, elaborados por distintos organismos (públicos o privados) para sus propios objetivos, como los proporcionados por diversas publicaciones (Cea, 2001). Los textos consultados que han aportado contenidos a esta tesis doctoral podemos clasificarlos en:

- Documentos propios del Área de Actividad Física y del Deporte.
- Documentos propios del Área de Ciencias Ambientales.
- Documentos propios del Área del Derecho Administrativo.
- Documentos propios del Área de Historia.

- Documentos propios del Área de Metodología.
- Documentos propios del Área de Sociología.
- Documentos propios del Área del Turismo Deportivo.
- Documentos propios del Área de Vías Verdes.

Todos ellos han aportado los cimientos del marco teórico de este trabajo y el posterior desarrollo de la investigación. A estas fuentes, los autores Alegre, Cladera y Juaneda (2003), Cea (2001) y Latiesa (2003), las nombran como *fuentes secundarias*. En cambio, a aquellas que se basan en la elaboración propia de la información, es el caso de la encuesta, la denominan *fuentes primarias*; se trata de fuentes no contrapuestas sino complementarias. Como afirma Cea (2001, p.220) “*la investigación secundaria se considera extensión y punto de partida habitual de la indagación primaria*”. Para éstos, la encuesta no es un objetivo en sí mismo sino que es la técnica oportuna para extraer información sobre el objeto de estudio; es decir, si no hay información se estima oportuno generarla a raíz de la encuesta.

4.2.1.2. Observación mediante encuesta.

La Encuesta es una técnica de obtención de datos definida por García Ferrando (2000, p.167) como “*una investigación realizada sobre una muestra de sujetos representativa de un colectivo más amplio utilizando procedimientos estandarizados de interrogación con el fin de obtener mediciones cuantitativas de una gran variedad de características objetivas y subjetivas de la población*”. En definitiva, está basada en las declaraciones verbales de los sujetos a estudiar (Cea, 2001).

En la investigación social la encuesta viene siendo una de las técnicas más utilizadas en los últimos años. También nosotros utilizaremos la encuesta como técnica de obtención de datos. Ésta ha sido utilizada en temas muy diversos: educación, comunicación de masas, mercados, religión, elecciones, salud, deporte, turismo, etc. García (2000), considera que en el ámbito del turismo, ante la dificultad de recurrir a fuentes estadísticas secundarias, es precisa la confección de *datos primarios* para cubrir nuestras necesidades de información.

Respecto a las características que presenta la técnica de la encuesta tenemos las aportadas por (Cea, 2001; Díaz, 2005; García Ferrando, 2000; Ruiz, García y Casado, 2002; Moya, 2004; Rebollo, 2007; Sierra, 2001):

1. Es un método de investigación basado en una serie de preguntas, a partir de un protocolo o guión previamente elaborado.

2. Los hechos se observan a través de las declaraciones verbales que las personas realizan de los mismos (observación indirecta). En ocasiones estas manifestaciones no reflejan la realidad de la situación.
3. Se obtiene gran cantidad de información referida a aspectos muy distintos: objetivos (hechos) y subjetivos (opiniones, actitudes, motivaciones, creencias, deseos, experiencias,...) del presente, del pasado y del futuro.
4. Su fin es describir y/o relacionar características personales y ciertos ámbitos de información (objetivos y/o subjetivos) necesarios para responder al problema de investigación.
5. La información se recoge de forma estructurada.
6. Es muy útil cuando la investigación requiere datos descriptivos.
7. Las respuestas se agrupan y cuantifican para después examinar (a través de la estadística) las relaciones entre ellas. Lo que permite una generalización a la población.
8. La significatividad de los datos recogidos dependerá de la existencia de errores de muestreo y errores ajenos al muestreo.
9. La utilización de los métodos de muestreo permite una aplicación masiva y universalizar las conclusiones.
10. Es un método preparado para la investigación sociológica.

Ruiz (2000, p.164) apunta que la principal ventaja de la encuesta es *“la posibilidad de diseñar la investigación de la forma en que mejor se adapte a los objetivos y la de obtener mediciones cuantitativas de variables subjetivas de un amplio número de individuos”*.

El número de etapas en las que se divide el proceso de investigación mediante encuesta varía según los autores; no obstante, en una lectura más detallada de cada una de las etapas, nos revela que básicamente son las mismas, tan sólo incluyendo unas dentro de otras o dividiendo una en otras. A modo de ejemplo tenemos que Alegre, Cladera y Juaneda (2003) enumeran siete actos, Cea (2001) habla de ocho pasos, Díaz (2005) muestra once etapas, Latiesa (2003) indica quince fases y Rebollo (2007) presenta seis fases. En nuestra investigación hemos seguido el esquema de Rebollo 2007:

1. Definición del objeto de estudio.
2. Diseño del cuestionario.
3. Aplicación del cuestionario.
4. Tratamiento de los datos.
5. Análisis de los datos.

6. Informe final.

Ruiz (2000, p.162) apunta que “... nuestro campo, el de la Actividad Física y Deportiva, reclama, cada vez más, la necesidad de realizar investigaciones sobre actitudes, demandas y comportamientos”. Esta misma idea es suscrita por Rebollo (2007, p.184) apuntando que “... cada vez más la metodología cuantitativa se lleva a los estudios sobre aspectos sociales del deporte y la educación física y se aplican en el ámbito de la gestión para analizar las tendencias en el mundo del deporte”.

Atendiendo a las características y ventajas de la técnica de investigación social mediante encuesta y, al propósito de nuestra investigación y características de la muestra (número, localización, heterogeneidad,...), no cabe duda de que ésta es la técnica más adecuada para la misma.

4.2.2. INSTRUMENTO DE RECOGIDA DE INFORMACIÓN: CUESTIONARIO.

El cuestionario es el instrumento elemental de observación mediante encuesta, y por lo tanto lo utilizaremos como herramienta básica de esta investigación, siendo un conjunto de preguntas sobre temáticas, hechos, aptitudes, opiniones de gran interés en nuestra investigación (Arias y Fernández, 1998; Cea, 2001; Colás y Buendía, 1998; García Ferrando, 2000; Manzano, Rojas y Fernández, 1996; Padilla, González y Pérez, 1998; Sierra, 2001).

Padilla, González y Pérez (1998, p.116), definen el cuestionario como “*el documento que recoge de forma organizada los indicadores de las variables implicadas en el objetivo de la encuesta*”. Mejorando la definición, aceptada por la mayoría de autores, de Santesmases en 1997 (citado en Padilla, González y Pérez, 1998, p.116) que dice así: “*un cuestionario es el documento que recoge de forma organizada las preguntas sobre el objetivo de la encuesta*”.

El papel del cuestionario en la investigación social es aclarado por Sierra (2001, p.306):

El cuestionario cumple una doble función de enlace entre los objetivos de la investigación y la realidad de la población observada. Por ello, las condiciones fundamentales que debe reunir, dependen de la investigación y de la población. Se pueden sintetizar, por una parte en traducir los objetivos de la investigación en preguntas concretas sobre dicha realidad, y por otra parte, ser capaz de suscitar en los encuestados respuestas sinceras y claras a cada pregunta, que pueden después ser tratadas científicamente, es decir, clasificadas y analizadas.

Como cualquier instrumento, el cuestionario nos aporta ventajas y limitaciones. De manera escueta, las ventajas que reporta según distintos autores (Colás y Buendía, 1998; Munn y Drever, 1995, citado por Padilla, González y Pérez, 1998; Ruiz, 2000), son:

1. Información estandarizada.
2. Ahorra tiempo.
3. Facilita la confidencialidad.
4. Sirve como formulario para anotar y recoger datos.

Respecto a sus limitaciones, cabe mencionar (Munn y Drever, 1995, citado por Padilla, González y Pérez, 1998):

1. Responde a objetivos descriptivos.
2. Superficialidad de la información.
3. Difícil elaboración.

4.2.2.1. Clase de cuestionario.

El modo de presentar el cuestionario al encuestado en nuestra investigación es, como expresa Rebollo (2007), de forma directa y aplicación por medio de entrevista personal¹⁴⁵ dado que existe un encuestador que realiza a los sujetos las preguntas del cuestionario y anotan en él sus respuestas (foto V.1). El cuestionario lo presentamos en el anexo 1.

¹⁴⁵ Al igual que sendas investigaciones realizadas en la Vía Verde de la Sierra (2005 y 2008). En el trabajo sobre Vías Verde de Girona (2006) se dio la opción al sujeto de decidir si quería entrevista personal o autoadministrado. En el trabajo sobre los visitantes del Parque Natural de Sierra Norte de Sevilla, donde se pregunta por la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (2006-2007) se realizó a través de entrevista cara a cara. También se utilizó la entrevista personal en los trabajos de la Diputación Provincial de Huesca (2003) sobre Aproximación Ambiental y Socioeconómica a la Influencia de las Actividades de Senderismo y Excursionismo en la Provincia de Huesca y de Palomares (2003) en su tesis doctoral Motivaciones, Hábitos Físico-Deportivos y Usos de los Espacios del Parque Periurbano “Dehesa del Generalife”.



Foto V.1: Trabajo de campo: Entrevista personal. Punto de muestreo “Inicio en Linares”, el 24 de octubre de 2010. Vía Verde de Linares (Jaén).

En cambio, para los posibles extranjeros que nos encontremos, dado nuestro limitado conocimiento de idiomas para una conversación fluida, se presenta de tipo cuestionario simple y/o autoadministrado o autogestionado; donde los encuestados, previa su lectura, contestan por escrito a las preguntas formuladas en el mismo, sin intervención directa del investigador (foto V.2). En este caso, el cuestionario fue traducido al francés, inglés y portugués¹⁴⁶, los cuáles presentamos en el apéndice cd.27. Estos cuestionarios fueron traducidos por expertos filólogos (docentes y traductores) en cada uno de los idiomas presentados.



Foto V.2: Trabajo de campo: Autoadministrado. Punto de muestreo “A.D. Estación de Luque”, el 10 de diciembre de 2010. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

4.2.2.2. Tipos de preguntas.

Como advierte Granero (2004), el elemento básico del cuestionario son sin duda las preguntas; es por ello, que éste va a depender del tipo de preguntas empleadas y de su correcta formulación. Según indica Sierra (2001, p.307), “desde el

¹⁴⁶ En el trabajo entorno a la Vías Verdes de Girona (2006) el cuestionarios se tradujeron del Castellano al Catalán, Inglés, Francés y Alemán.

punto de vista de la investigación social, las preguntas de un cuestionario son la expresión en forma interrogativa de las variables empíricas o indicadores”. Rebollo (2007, p.191), afirma que “para poder cuantificar los datos y manipularlos estadísticamente hay que categorizar las variables, lo que supone buscar diferentes tipos de respuestas para ellas, indicadores o dimensiones de las respuestas”. Considerando que las respuestas han de cumplir con los requisitos de exhaustividad, precisión y exclusión (Cea, 2001; Sierra, 2001).

Dependiendo de la bibliografía que se estudie, afirmamos que las preguntas del cuestionario podemos elaborarlas con diferentes estructuras. No obstante, todos coinciden en que han de ser cuestiones fiables (dos encuestados en la misma situación deben dar la misma respuesta a la pregunta) y válidas (relacionada con el objetivo del cuestionario). En la tabla V.4 expresamos los tipos de preguntas empleadas en la redacción del cuestionario.

Tabla V.4: Tipo de preguntas y Preguntas del cuestionario.

Tipo de Preguntas.	Preguntas del Cuestionario.
Preguntas abiertas.	33, 35.
Preguntas cerradas.	1, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 34, 36, 39.
Preguntas semicerradas.	2, 3, 4, 5, 6, 7, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 37, 38.
Preguntas de respuesta dicotómicas.	11, 31, 32, 34.
Preguntas de respuesta de escala ordinal.	1, 10, 30.
Preguntas de respuesta de escala numérica.	23, 33.
Preguntas directas.	1,2,3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12,13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39.
Preguntas de respuesta única.	1, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39.
Preguntas de respuesta múltiple.	2, 3, 7, 12, 13, 14, 18, 19, 20, 21, 28, 29.
Preguntas factuales.	2, 7, 9, 12, 13, 15, 19, 20, 21, 22, 23, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39.
Preguntas subjetivas.	1, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 14, 16, 17, 18, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31.
Preguntas sugeridas.	3, 10, 20, 29, 37, 38.
Preguntas espontáneas.	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 39.
Preguntas llave o filtro.	12, 24, 34.
Preguntas de tarjeta.	Entrevista Personal: 10, 38. (Vid. anexo 2). Autoadministrado: 2, 10, 14, 28, 38. (Vid. en el apéndice cd.28).
Preguntas cuadro o batería.	10.
Preguntas de identificación.	32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39.
Preguntas de información.	1, 2, 4, 5, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27.
Preguntas de opinión.	8, 10, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39.
Preguntas de actitud.	29.
Preguntas de motivación.	3, 17.

Fuente: Elaboración propia.

4.2.2.3. Diseño del cuestionario.

“El diseño de un cuestionario deber ser inteligible y sin ambigüedad, con preguntas estructuradas en torno a núcleos temáticos, permitiendo conseguir que sea

valioso y motivador para conseguir la cooperación, contribución y franqueza del encuestado” (Ruiz, García y Casado, 2002, p.114).

Un cuestionario consta no solo de preguntas (en este cuestionario se han redactado un total de treinta y nueve) sino que también son muy importantes las instrucciones y las tarjetas; las primeras, para el encuestador y/o encuestado, según el caso, podemos encontrarlas al inicio del cuestionario o incluidas en las preguntas, y las segundas, estarán fuera del cuestionario y nos servirán para proporcionar información sobre las posibles respuestas y mejor comprensión de la pregunta. De igual modo, al margen del cuestionario, pero necesario para el análisis, se cuenta con unas preguntas de control a rellenar por el encuestador (Díaz, 2005; González y Padilla, 1998) y por el codificador. En la primera, podemos advertir quince interrogantes a repartir en cuatro apartados, y en la segunda, cinco cuestiones en un único ítem.

La organización interna de nuestro cuestionario atiende a las consideraciones de Cea (2001), Padilla, González y Pérez (1998), Latiesa (2003) y Rebollo (2007); a continuación se detalla la disposición:

- 1º. Nombre de la investigación.
- 2º. Nombre de la entidad que realiza la investigación.
- 3º. Autores del trabajo de investigación.
- 4º. Breve presentación del trabajo y solicitud de colaboración del encuestado.
- 5º. Instrucciones para completar el cuestionario.
- 6º. Preguntas específicas de cada variable establecida.
 - 6º.1. Preguntas generales.
 - 6º.2. Preguntas fundamentales.
- 7º. Preguntas de identificación (variable sociodemográfica).
- 8º. Despedida.
- 9º. Preguntas de control y observaciones del encuestador y del codificador.

En el año 1987 Sudaman y Bradburn (citado por Cea, 2001) advirtieron que el cuestionario ha de presentarse atractivo y cómodo de responder. En la redacción del cuestionario se han seguido las siguientes recomendaciones que hicieron estos mismos autores:

1. Utilizar el formato de libro.
2. Espaciar las preguntas.
3. En las preguntas abiertas, dejar espacio suficiente para la respuesta.
4. Imprimir el cuestionario en color blanco o pastel.

5. Numerar las preguntas.
6. Evitar que las preguntas queden partidas entre páginas.
7. Proporcionar instrucciones al entrevistador, a lo largo del cuestionario.
8. Disponer las respuestas en sentido vertical.
9. En la entrevista personal, recurrir a tarjetas.
10. En preguntas filtro, dar instrucciones expresas.
11. Dejar espacio para que el entrevistador anote cualquier incidencia de interés.
12. Preparar el cuestionario para el procesamiento de los datos.
13. Terminar el cuestionario con “gracias”.

4.2.2.4. Relación de variables con las preguntas del cuestionario.

Una vez definidas las variables, las descomponemos para que puedan ser observadas en la realidad; haciéndolas operativas especificando las dimensiones, subdimensiones (si fuera el caso) e indicadores para buscar los objetivos marcados (Rojas et al., 1998; Sierra, 2001). Transformando éstas, en cuestiones y respuestas. Esta relación, se puede observar en la tabla V.5.

Tabla V.5: Variables, Dimensiones y Subdimensiones.

Variables.	Dimensiones.	Subdimensiones.	Preguntas.
1.1. Perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Datos de identificación.	Género.	P.32
		Edad.	P.33
		País de residencia.	P.34
		Ciudad de residencia.	P.35
	Situación actual.	Estado civil.	P.36
		Situación sociolaboral.	P.37
	Nivel de estudios.		P.38
	Discapacidad.		P.39
Uso actual.	Forma de uso-visita.	E.7	
	Nº de acompañantes.	E.8	
1.2. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Interés deportivo.		P.1
	Actividad deportiva.		P.2
	Motivación deportiva.		P.3
	Disponibilidad de tiempo libre.		P.4
	Empleo del tiempo libre.		P.5
1.3. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Interés.		P.11
	Motivación.		P.17 y P.18
2.1. Características técnicas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Localización.	General.	P.12
		Específica.	P.13
	Organización.	A través de.	P.19
		Acompañante.	P.20
		Diseño de recorrido.	P.21
	Frecuencia-época.	Frecuencia.	P.24
		Día.	P.25
		Momento del día.	P.26

		Estación del año.	P.27
	Educación ambiental.	Impacto ambiental.	P.28
		Comportamiento ambiental.	P.29
2.2. Características deportivas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Deporte.	Tipo de deporte.	P.22
		Procedencia del material.	P.23
2.3. Características turísticas de uso-visita a las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Turismo.	Tipo de turismo.	P.14
		Tipo de usuario-visitante.	P.15
		Gasto económico.	P.16
3.1 Valoración de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Infraestructuras-equipamientos.		P.10.a
	Servicios complementarios.		P.10.b
	Zonas deportivas-recreativas.		P.10.c
	Funcionamiento general.		P.10.d
3.2. Comportamiento del consumidor de las vías verdes acondicionadas.	Información.	Asociación con el término.	P.6
		Canal de información.	P.7
		Información suficiente.	P.8
		Conocimiento de la normativa.	P.9
	Fidelidad.	Satisfacción.	P.30
		Recomendación.	P.31
7.2. Grupos de usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.	Dimensiones de las variables: 1.2.; 1.3.; 2.1.; 2.2. y 2.3.	Subdimensiones de las variables: 1.2.; 1.3.; 2.1.; 2.2. y 2.3.	Preguntas de las variables: 1.2.; 1.3.; 2.1.; 2.2. y 2.3.

Fuente: Elaboración propia.

4.3. PROCEDIMIENTO.

Expuestos los objetivos y variables, población y muestra, la técnica de obtención de datos y el instrumento de recogida de información, es preciso informar del procedimiento realizado desde la elaboración del cuestionario hasta la aplicación del mismo.

4.3.1. PROCEDIMIENTO DE ELABORACIÓN DEL CUESTIONARIO.

El proceso que hemos realizado para elaborar el cuestionario desde octubre de 2008 ha sido largo y arduo, buscando siempre confeccionar un cuestionario válido y fiable. A continuación expongo las distintas etapas realizadas hasta completar el definitivo cuestionario:

1º. Etapa: Fuentes Secundarias. Tal y como aconseja Cea (2001), hicimos un acopio documental (revisión bibliográfica, indagación de distintos cuestionarios y estudios) además de consultar a expertos, para hacer una primera definición operativa de las variables, dimensiones, subdimensiones e indicadores principales del cuestionario, y conseguir información actualizada sobre el estado de la cuestión a investigar. De manera que, realizamos una aproximación a aquellas preguntas y respuestas que pudieran servirnos en nuestro primer borrador de cuestionario.

2º. Etapa: Confeccionar el cuestionario. Éste ha ido sufriendo distintas modificaciones (número, orden, redacción,...) según hemos entendido el equipo de investigadores y personal experto de apoyo (actividad física y deporte, ciencias ambientales, vías verdes y sociología). En esta fase se llegaron a redactar más de veinte borradores, unas preguntas fueron tomadas de distintos estudios y cuestionarios validados y otras cuestiones son originales para esta investigación.

3º. Etapa: Primer Pre-test. Se realizó un pre-test (Cea, 2001) con los objetivos de detectar errores en el diseño del mismo, conocer el tiempo medio que dedicaban los encuestados en rellenar el documento y obtener experiencias directas en la aplicación del cuestionario en la misma V.V.; además, sirvió de entrenamiento para el investigador-encuestador. La aplicación del cuestionario se hizo mediante cuestionario autoadministrado. Este pilotaje se hizo con 30 individuos distribuidos según la tabla V.6. A la devolución del cuestionario se les preguntó sobre la redacción del cuestionario, comprensión de las preguntas, su impresión sobre el tiempo empleado, etc.; comentarios que fueron anotados por el investigador en su cuaderno de campo, además de las oportunas consideraciones observadas en la propia aplicación del cuestionario (fórmula para acercarse al encuestado, material para apoyar el cuestionario, condiciones climatológicas, necesidad de instrucciones, alta tasa de no respuesta, dificultad en la lectura para personas de tercera edad,...). La media de dedicación a rellenar el cuestionario por parte de los sujetos fue de diecisiete minutos. Al entregar el cuestionario, el entrevistado recibía un incentivo u obsequio¹⁴⁷.

Tabla V.6: Distribución del primer pre-test del cuestionario.

Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	Grupo de Mañana.	Fecha: 24-7-2010 (sábado).
		Horario: 10,00 h. a 13,00 h.
		Punto de Muestreo: A.D. Estación de Cabra.
		Criterio de Selección Natural: (Subjetivo). Se encuesta según pasan por el punto de muestreo. No se utilizó estadillo de aforo.
		Número de Individuos: 13.
		Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).
Vía Verde Los Molinos de Agua (Huelva).	Grupo de Tarde.	Fecha: 25-7-2010 (domingo).
		Horario: 20,00 h. 22,00 h.
		Punto de Muestreo: A.D. Estación de Cabra.
		Número de Individuos: 7.
		Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).
		Número de Individuos: 10

¹⁴⁷ Al mismo modo de cómo se hizo en el estudio de Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes (MITC, 2008d) o en la Encuesta Usuarios de las Vías Verdes de Girona (Mudent y Coenders, 2006).

	Grupo de Mañana.	Incentivo: Se regalaba una Gorra de la Mancomunidad Campiña Andévalo (donado por la Mancomunidad).
		Fecha: 30-7-2010 (viernes).
		Horario: 07,30 h. a 09,30 h.
		Punto de Muestreo: A.D. de Trigueros.
		Número de Individuos: 0.
		Incentivo: Se regalaba una Gorra de la Mancomunidad Campiña Andévalo (donado por la Mancomunidad).

Fuente: Elaboración propia.

Analizados los cuestionarios y anotaciones en el cuaderno de campo, se reelaboró el cuestionario y se estimó oportuno cambiar la forma de aplicación del instrumento de medida, de autogestionado a entrevista personal de tipo estructurada, formal o con cuestionario (Sierra, 2001) tal y como se realizan en otros trabajos con similar objeto de estudio: Fundación Vía Verde de la Sierra y Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz, 2005; Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, 2008; MMA, 2003; Múgica, 1994; Mundent y Coenders, 2006; Palomares, 2003.

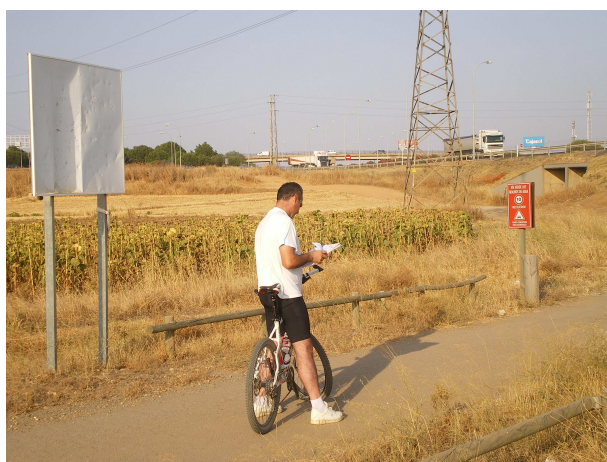


Foto V.3: Primer pre-test. Punto de muestreo "A.D. San Juan del Puerto", el día 29 de julio de 2010. Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).

4º. Etapa: Segundo Pre-test. A continuación se realizó un segundo pre-test, al mismo tiempo que el entrenamiento del encuestador como parte de la formación del entrevistador, tal y como advierten distintos autores (Cea, 2001; González y Padilla, 1998; Gutiérrez-Dávila y Oña, 2007; Latiesa, 2003; Ortega, 2009; Rebollo, 1998; Sierra, 2001). Nadie mejor que el propio investigador es conocedor de la investigación y está interesado, motivado, predispuesto,...para realizar la aplicación del cuestionario. No obstante, se estimó oportuno realizar este ensayo práctico para seguir adquiriendo habilidades propias de una entrevista y detectando posibles problemas en el cuestionario. El periodo de formación (teórica y práctica) oscila entre dos y cinco días, según afirma Cea (2001). La parte teórica se desarrolló a través de lecturas de bibliografía específica y consejos aportados por expertos y la dirección de

la tesis doctoral, con una formación genérica y una formación específica, como advierte (González y Padilla, 1998). La fase práctica se desarrolló como aparece en la tabla V.7. La elección de sendos puntos de encuestación no fue aleatoria, sino que al tener decididos los puntos de muestreo definitivos a utilizar en el trabajo de campo, decidimos utilizar para este pre-test aquellos que quedaran libre, con el objeto de mitigar la posibilidad de aplicar el cuestionario a una unidad muestral presente en ambos momentos (Rebollo, 1998). Al entregar el cuestionario, el entrevistado recibía un incentivo o regalo¹⁴⁸.

Tabla V.7: Distribución del segundo pre-test del cuestionario.

Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	Grupo de Mañana.	Fecha: 26-9-2010 (domingo).
		Horario: 08,30 h. a 13,30 h.
		Punto de Muestreo: A.D. Estación Moriles-Horcajo.
		Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Cada dos sujetos elegir un encuestado.
		Número de Individuos: 6.
Vía Verde del Aceite (Jaén).	Grupo de Tarde.	Fecha: 30-9-2010 (jueves).
		Horario: 16,00 h. a 20,00 h.
		Punto de Muestreo: A.D. Estación de Torredonjimeno (foto V.4).
		Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Cada dos sujetos elegir un encuestado.
		Número de Individuos: 8.
		Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).

Fuente: Elaboración propia.



Foto V.4: Segundo pre-test. Punto de muestreo “A.D. Estación de Torredonjimeno”, el día 30 de septiembre de 2010. Vía Verde del Aceite (Jaén).

5º. Etapa: Modificación de Cuestionario. Al realizar el primer entrenamiento se detectaron algunos errores en el cuestionario y, se modificó para el segundo ensayo (cambiar el orden de algunas cuestiones y añadir alguna pregunta filtro más). Estas modificaciones hicieron que descendiera la media de tiempo de dedicación al realizar

¹⁴⁸ Al mismo modo de cómo se hizo en el estudio de Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes (MITC, 2008d) o en la Encuesta Usuarios de las Vías Verdes de Girona (Mudent y Coenders, 2006).

la entrevista; en el primer día se tardó veintidós minutos, en cambio, en el segundo se tardó catorce minutos.

De la segunda práctica, se estimó oportuno realizar otras pequeñas modificaciones en el cuestionario para un mejor funcionamiento de la entrevista. En todo momento, existió supervisión por parte de la dirección de la tesis, Dra. Rebollo, tal y como advierten diversos autores (Cea, 2001; González, Padilla y Pérez, 1998; Sierra, 2001) con el objeto de evitar errores vinculados a la entrevista.

6º. Etapa: Consulta de Panel de Expertos. A continuación se envió a un panel de expertos dicho cuestionario junto a las tarjetas, objetivos y variables de la investigación. Este grupo, un total de trece, fue seleccionado a propósito por su conocimiento y/o relación con estudios de vías verdes: sociólogos, gestores, expertos en turismo-gestión y en metodología de encuestas. Todos ellos profesionales del mundo académico y/o de órganos gestores de vías verdes.

Se estudiaron los consejos, sugerencias, propuestas, etc. de dicho elenco, y se modificó el cuestionario, confeccionándose de nuevo otro instrumento *ad hoc* para la presente investigación.

4.3.2. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DEL ESTUDIO PILOTO.

De los mejores medios que nos sirven para controlar la calidad de los datos recogidos en una encuesta destacan los estudios piloto (González, Padilla y Pérez, 1998). *“En este estudio se pone en escena el instrumento entero así como todas las etapas del proceso de recogida de datos, utilizando para ello un grupo de sujetos más reducido”* (González, Padilla y Pérez, 1998, 207). Se trata de uno de los mejores medios para completar el proceso de validación del cuestionario (Ortega, 2009; Palomares, 2003).

Cea (2001, p.280), explica que *“...cualquier instrumento de medición, el cuestionario debe probarse antes de su aplicación definitiva. Para ello se escoge una pequeña muestra de individuos (normalmente inferior a 100 personas), de iguales características que la población del estudio”*. También lo confirma Latiesa (2003), cuando habla que el pre-tests es suficiente realizarlo a 80-100 sujetos¹⁴⁹. Así pues, nosotros realizamos un estudio piloto en cinco V.V. de Andalucía con un total de cuarenta y tres elementos muestrales¹⁵⁰ repartidos tal y como figura en la tabla V.8.

¹⁴⁹ En nuestro trabajo sumando los pre-tests y el estudio piloto nos da un total de 87 sujetos.

¹⁵⁰ Similar número fueron encuestados en los estudios pilotos de otros tantos estudios: Baena, 2008; Farias, 2000; Granero, 2004; Moya, 2004; Mundent y Coenders, 2006; Palomares, 2003; Rebollo, 1998.

Tabla V.8: Distribución del estudio piloto.

Vía Verde de la Campiña (Córdoba).	Fecha: 8-10-2010 (viernes).
	Horario: grupo de tarde.
	Punto de Muestreo: Estación de Valchillón.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 6.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde de la Campiña (Córdoba).	Fecha: 9-10-2010 (sábado).
	Horario: grupo de mañana.
	Punto de Muestreo: A.D. Apeadero Las Pinedas.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 1.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde de Itálica (Sevilla).	Fecha: 9-10-2010 (sábado).
	Horario: grupo de tarde.
	Punto de Muestreo: Inicio Vía Verde en Aparcamiento Puerta Triana en la Expo'92.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 8.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde del Guadiana (Huelva).	Fecha: 10-10-2010 (domingo).
	Horario: grupo de mañana.
	Punto de Muestreo: A.D. Puerto La Laja.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 5.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde del Guadiana (Huelva).	Fecha: 10-10-2010 (domingo).
	Horario: grupo de mañana.
	Punto de Muestreo: Inicio Vía Verde en Minas Isabel.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 1.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde de los Molinos de Agua (Huelva).	Fecha: 10-10-2010 (domingo).
	Horario: grupo de tarde.
	Punto de Muestreo: Inicio Vía Verde en Paseo de Calle Vía Antigua.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 1.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).	Fecha: 12-10-2010 (martes).
	Horario: grupo de mañana.
	Punto de Muestreo: Punto de Información Casa de los Ingleses del Cerro del Hierro (foto V.5).
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 11.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	
Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).	Fecha: 12-10-2010 (martes).
	Horario: grupo de tarde.
	Punto de Muestreo: Estación de San Nicolás del Puerto desvío al A.D. Hueznar.
	Criterio de Selección Aleatorio: (Objetivo-Numérico). Constante X= 3.
	Número de Individuos: 10.
Incentivo: Se regalaba un Pasaporte de Vías Verdes (donado por la FFE).	

Fuente: Elaboración propia.



Foto V. 5: Estudio piloto. Punto de muestreo “Punto de Información Cerro del Hierro”, el 12 de octubre de 2010. Vía Verde Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).

Esta etapa es básica para evitar situaciones imprevistas en la recogida de datos que hay que resolver en el mismo trabajo de campo, ya que pueden provocar distorsiones en los datos, añadiendo sesgos y errores que ocasionan una baja validez y fiabilidad de los mismos y de la encuesta en general (González, Padilla y Pérez, 1998).

En nuestro caso, gracias los trabajos previos de pre-test y consulta del panel expertos, el estudio piloto fue todo un éxito, lo que indicó que íbamos por buen camino.

4.3.3. PROCEDIMIENTO DE VALIDEZ Y FIABILIDAD DEL CUESTIONARIO.

Sin duda, el cuestionario es una de las fuentes de error que puede invalidar los estudios mediante encuesta (González, Padilla Pérez, 1998). Para que los datos obtenidos a través del cuestionario sean considerados significativos y correctos debemos de buscar que el instrumento de medida cumpla con los criterios de validez y fiabilidad (Cea, 2001; Ortega, 2009; Rebollo, 2007; Sierra, 2001).

El itinerario para validar un cuestionario es arduo, pero imprescindible en un trabajo científico; este camino pasa por la validez y fiabilidad del instrumento. Por validez se entiende *“el grado en que una prueba mide lo que pretende medir”* (Granero, 2004, p.193). Es decir, la validez busca la relación entre el concepto teórico y el indicador empírico (Cea, 2001). En cambio, por fiabilidad se conoce *“que los resultados logrados en mediciones repetidas (del mismo concepto) han de ser iguales para que la medición se estime fiable”* (Cea, 2001, p.153).

4.3.3.1. Validez del cuestionario.

Cuando se habla de validar un instrumento (el cuestionario en nuestro caso), se ha de considerar diversos tipos, según la literatura consultada (Cea, 2001; Granero, 2004; Latiesa, 2000; Ortega, 2009), básicamente tenemos la validez de contenido, validez de constructo y validez relativa a un criterio.

De las anteriores, con todo el proceso anteriormente descrito (revisión documental, redacción de borradores, pre-tests, panel de expertos y estudio piloto) hemos conseguido la validación de contenido del cuestionario propuesto para esta investigación (tabla V.9), asegurándonos una validez externa y validez interna del cuestionario (Bell, 2002). La validez de contenido examina si el contenido es relevante y representativo; es decir, por un lado, pretende medir que los ítems-contenido del cuestionario responden a cada una de las variables objeto de estudio y por otro, se refiere al grado en que una medición empírica cubre la diversidad de significados incluidos en un concepto. Este tipo de validez se comprueba, principalmente, a través de la consulta de un panel de expertos en la materia a investigar. Como bien advierte Sierra (2001, p.323), *“el mejor medio para asegurar la validez de los cuestionarios es procurar reducir al mínimo los errores de todo tipo”*.

Tabla V.9: Relación entre las fases de validación del contenido y Elaboración del cuestionario.

Fases para la Validación del Contenido (Martínez, 1995).	Fases en la Elaboración del Cuestionario.
Universo observaciones admisibles.	Concreción de las variables, dimensiones, subdimensiones e indicadores.
Identificación de expertos.	La redacción del cuestionario ha sido gracias a revisión bibliográfica y a expertos del sector: actividad física y deporte, vías verdes, ciencias ambientales y sociología.
Juicio de expertos sobre relevancia y representatividad del contenido.	Consulta de panel de expertos del ámbito: sociología, gestión de vías verdes, gestión de turismo y metodología de encuestas.
Resumen de datos de la fase anterior.	Elaboración definitiva del cuestionario para el trabajo de campo.

Fuente: Adaptación de Granero, 2004.

4.3.3.2. Fiabilidad del cuestionario.

La fiabilidad se expresa mediante coeficientes de correlación (Buendía, 1994; Granero, 2004; Latiesa, 2000; Ruiz, García y Casado, 2002). Según el caso utilizaremos un tipo u otro de fiabilidad (Ortega, 2009), existiendo la estabilidad, la equivalencia y la consistencia interna. Para nuestro cuestionario hemos utilizado la consistencia interna; la cuál estudia el grado en común que tienen los ítems (Cea, 2001).

Para este buscar la fiabilidad por consistencia interna hemos usado el coeficiente alfa de Cronbach. Este coeficiente varía de 0,00 (fiabilidad nula) a 1,00 (fiabilidad perfecta). No existe un acuerdo universal del valor mínimo que debe tener este estadístico (Latiesa, 2000; Sierra, 2001): Cea (2001) pone el límite en 0,80; Guilford (1954) habla de 0,50 para estudios básicos; Nunnally (1978) habla de 0,70; Pfeiffer et al. (1976) indica 0,85 si se van a tomar decisiones sobre los sujetos y de 0,60 para otros usos; Streiner y Norman (2008) y Dugard, Todman y Staines (2010) hablan de 0,40 para estudios donde no existan diagnóstico y para aquellos cuyo objetivo sea un diagnóstico o la creación de una escala como puede ser el caso de la psicología o medicina sería preciso valores por encima de 0,70.

Nuestro trabajo al ser de carácter descriptivo, nos valdría con valores entre 0,40 a 0,60. El valor de alfa de Cronbach global de nuestro trabajo es de 0,562, resultado muy próximo a 0,60. Por tanto, indica una relación entre los ítems “sustancial” (Sierra, 2001, p.506). Su intervalo de confianza (usando la distribución F-Snedecor) al 95% está entre la franja 0,34 - 0,74; encontrándose al mismo nivel de confianza valores de 0,40 a 0,70.

4.3.4. PROCEDIMIENTO DE APLICACIÓN DEL CUESTIONARIO.

Desde el primer momento, para evitar errores asociados a la entrevista, se optó por que el investigador principal hiciera las funciones de encuestador. Ya que para esta investigación necesitábamos que el entrevistador no sólo tuviera un entrenamiento respecto a la metodología de aplicación del cuestionario, sino una formación y experiencia concreta en el objeto de la cuestión (González, Padilla y Pérez, 1998). Es decir, buscamos que el encuestador cumpliera con los requisitos exigidos por Rojas et al. (1998), que conozca perfectamente su trabajo, que sepa cómo hacerlo y que lo haga bien.

La aplicación del cuestionario se hizo a través de entrevista personal, como se enunció anteriormente. Se trata de una entrevista de estudio y de cuestionario cerrado, como advierte González y Padilla (1998).

La investigación sociológica de una población humana (en nuestro caso, deportistas y/o turistas) en destino, viene caracterizada por la movilidad e inestabilidad de este grupo; que con frecuencia pasa poco tiempo en el entorno de destino; lo cual le confiere unas peculiaridades metodológicas y determinadas estrategias (García, 2000).

El abordaje de los sujetos a estudiar hay que hacerlo “*en la calle*” (García, 2000, p.15), en nuestro caso en las *vías verdes*. Es de interés los días y horas a las que hay que realizar las entrevistas, conocer perfectamente las áreas concretas de “la calle”, y la selección final de los encuestados. Como afirma García (2000, p.15), “*se trata de estudiar la mejor conjunción de esos tres procesos que nos permitirán una representación de unos pocos individuos sobre el universo que constituye la población de turistas*”. Es lo que nombra Sierra (2001, p.138) como las “*tres coordenadas: el espacio en que se producen, el tiempo en que tienen lugar y el conjunto de unidades de observación*” del desarrollo de una prueba científica de carácter social.

Siguiendo a García (2000), los dos primeros elementos han de decidirse en base a un análisis previo del destino; es decir, un pormenorizado estudio de la *ecología de la calle*. Para el tercer aspecto, los criterios seleccionados han de respetar las reglas del azar. González, Padilla y Pérez (1998, p.200) afirman que “*en la actualidad es cada vez más aceptado que los errores ajenos al muestreo son tan decisivos como aquéllos [propios del muestreo] a la hora de valorar la calidad de los resultados obtenidos con este enfoque*”; de ahí que sea tan necesario atender a minimizar errores en el proceso de recogida de datos, entre otros.

4.3.4.1. Elección de estación, días y horario.

Como advierte García (2000, p.15), es preciso matizar los horarios, dado que los visitantes son diferentes a primera hora que a última hora del día. “*El requisito de masiva afluencia y el de heterogeneidad social en los puntos de muestreo deberá matizarse y concretarse en unas determinadas horas a las que es posible llevar a cabo la recogida de datos para la investigación*”.

El mismo autor considera que, en el estudio del uso de una infraestructura turística, lo ideal es que la investigación se reparta homogéneamente entre diversos instantes del año y en diferentes días de la semana, pero como no siempre esto es viable, hay que escoger los días en los que se va a realizar la entrevista para que no tenga ningún sesgo estacional inhabitual en el atractivo turístico del destino. En nuestro caso la estación elegida fue el otoño, los estudios realizados al respecto nos revelan la desestacionalización de la afluencia en las V.V. como vemos en la tabla V.10, lo que da idea de que la elección de la estación no es problema, salvo en verano (quizás debido a la climatología adversa de nuestra tierra en estas fechas).

Tabla V.10: Estación del año y Afluencia en vías verdes.

Ministerio de Medio Ambiente (2001-2002).		
Camino Natural de la Sierra-Cádiz-Sevilla (Vía Verde de la Sierra).		
	No Motorizados	Motorizados
Primavera	94,03%	5,97%
Verano	35,04%	64,96%
Otoño	53,52%	46,48%
Invierno	66,12%	33,88%
Camino Natural del Litoral-Huelva (Vía Verde del Litoral).		
	No Motorizados	Motorizados
Primavera	64,18%	35,82%
Verano	41,21%	58,79%
Otoño	52,32%	47,68%
Invierno	57,75%	42,25%
Camino Natural de Itálica-Sevilla (Vía Verde de Itálica).		
	No Motorizados	Motorizados
Primavera	57,05%	42,95%
Verano	38,52%	51,40%
Otoño	48,68%	51,32%
Invierno	56,73%	43,27%
Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008).		
a) Visitantes a vías verdes		
Primavera	32%	
Verano	33%	
Otoño	22%	
Invierno	13%	

Fuente: Elaboración propia.

El estudio encargado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008) revela que los cicloturistas utilizan preferentemente infraestructuras con escaso o nulo tránsito de tráfico. Tal es así que en su primer lugar de preferencias corresponde a las vías verdes con un 32,8%; a continuación se disponen otros caminos (23,9%), pistas forestales (22,7%), carreteras (9,1%), rutas urbanas (8,4%) y grandes rutas (2,9%). Y que el cicloturismo es practicado de manera habitual en las cuatro estaciones (46,3%); no obstante, la estación más usada es en otoño (87%) seguida de la primavera (72,7%), verano (66,3%) e invierno (58,3%).

El trabajo realizado por la Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas (2008) en dicha vía verde, destaca que la demanda de los productos turísticos principales de senderismo y cicloturismo muestra una mayor estacionalidad en primavera, otoño, Semana Santa y fines de semana.

Buscando siempre la máxima aleatoriedad, decidimos realizar la aplicación del cuestionario en días laborables (martes y viernes), días de fin de semana (sábado y domingo) y días festivos (lunes, martes y miércoles); con un total de treinta y nueve¹⁵¹ días empleados en el trabajo de campo distribuidos como aparece en la tabla V.11; tal y como se realiza en otros tantos estudios: Consorcio Turístico Plazaola, 2000; Debatty, 2006; FFE, 2003; MMA, 2003 o Mundent y Coenders, 2006.

¹⁵¹ Repartidos de la siguiente forma: días laborales fueron 17, días de fines de semana fueron 18 y días festivos fueron 4.

Tabla V.11: Calendario de trabajo de campo.

<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">Octubre-2010</th> </tr> <tr> <th>Lu</th> <th>Ma</th> <th>Mi</th> <th>Ju</th> <th>Vi</th> <th>Sa</th> <th>Do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>16</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> </tr> </tbody> </table>							Octubre-2010							Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).
Octubre-2010																																																								
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do																																																		
				1	2	3																																																		
4	5	6	7	8	9	10																																																		
11	12	13	14	15	16	17																																																		
18	19	20	21	22	23	24																																																		
25	26	27	28	29	30	31																																																		
							Vía Verde de Itálica (Sevilla).																																																	
							Vía Verde de Guadiana (Huelva).																																																	
							Vía Verde de Los Molinos del Agua (Huelva).																																																	
							Vía Verde de la Sierra Norte (Sevilla).																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">Noviembre-2010</th> </tr> <tr> <th>Lu</th> <th>Ma</th> <th>Mi</th> <th>Ju</th> <th>Vi</th> <th>Sa</th> <th>Do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> <td>6</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> <td>13</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>15</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> <td>20</td> <td>21</td> </tr> <tr> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>26</td> <td>27</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>29</td> <td>30</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Noviembre-2010							Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						Vía Verde de Hierro (Almería).
Noviembre-2010																																																								
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do																																																		
1	2	3	4	5	6	7																																																		
8	9	10	11	12	13	14																																																		
15	16	17	18	19	20	21																																																		
22	23	24	25	26	27	28																																																		
29	30																																																							
							Vía Verde de Lucainena de las Torres (Almería).																																																	
							Vía Verde de Olula (Almería).																																																	
							Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).																																																	
							Vía Verde del Aceite (Jaén).																																																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="7">Diciembre-2010</th> </tr> <tr> <th>Lu</th> <th>Ma</th> <th>Mi</th> <th>Ju</th> <th>Vi</th> <th>Sa</th> <th>Do</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>5</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td>11</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>14</td> <td>15</td> <td>16</td> <td>17</td> <td>18</td> <td>19</td> </tr> <tr> <td>20</td> <td>21</td> <td>22</td> <td>23</td> <td>24</td> <td>25</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>27</td> <td>28</td> <td>29</td> <td>30</td> <td>31</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>							Diciembre-2010							Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			Vía Verde de Linares (Jaén).
Diciembre-2010																																																								
Lu	Ma	Mi	Ju	Vi	Sa	Do																																																		
		1	2	3	4	5																																																		
6	7	8	9	10	11	12																																																		
13	14	15	16	17	18	19																																																		
20	21	22	23	24	25	26																																																		
27	28	29	30	31																																																				
							Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).																																																	
							Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).																																																	
							Vía Verde de la Subbética (Córdoba).																																																	
							Vía Verde Costa Ballena (Cádiz).																																																	

Fuente: Elaboración propia.

La distribución, expresada en la tabla V.12, ha sido en función de la disponibilidad del entrevistador y de la climatología. De igual modo, respecto al horario, conociendo que empezábamos el estudio con el horario de verano y a mitad de la investigación pasaríamos al horario de invierno y, teniendo en cuenta el trabajo realizado por otros sondeos similares, decidimos establecer las siguientes franjas horarias: mañana (7:30-12:00), mediodía (12:00-16:00), tarde (16:00-20:00) y noche (a partir de las 20:00). Con el horario de verano llegamos hasta las 20:00 h. y, con horario de invierno hasta las 18:30, esta reducción se basó en la ausencia de luz solar. Para la contabilización de jornadas, establecimos como jornada de mañana (mañana y mediodía) y por jornada de tarde (tarde y noche); por tanto, si un día estábamos en una vía verde mañana y tarde, contabilizamos dos jornadas. Así pues, en total realizamos un total de 76 jornadas; en circunstancias similares a otros estudios: Mundent y Coenders, 2006; Consorcio Turístico Plazaola, 2000; Debatty, 2006; FFE, 2003; MMA, 2003; etc.

Consiguiendo de esta forma llegar a un perfil más amplio de usuarios-visitantes de las vías verdes en Andalucía. En el anexo 3 presentamos la relación de la muestra según la vía verde, día, jornada y punto de muestreo.

Tabla V.12: Días y Vías verdes.

Nº	Viernes.	Sábado.	Domingo.	Martes.	Festivo.
1	V.V. de la Campiña I.	V.V. de Itálica.	V.V. del Guadiana.	V.V. de la Campiña I.	V.V. de la Sierra Norte de Sevilla.
2	V.V. del Aceite.	V.V. del Hierro.	V.V. de los Molinos del Agua.	V.V. de la Campiña II.	V.V. de la Sierra.
3	V.V. de la Sierra.	V.V. del Aceite.	V.V. del Hierro.	V.V. Guadajoz-Subbética.	V.V. de la Subbética.
4	V.V. de la Subbética.	V.V. de la Campiña I.	V.V. de Lucainena.	V.V. de la Subbética.	
5	V.V. de Costa Ballena.	V.V. de la Sierra.	V.V. de Olula.		
6		V.V. de la Subbética.	V.V. de Linares.		
7		V.V. de los Molinos de Agua.	V.V. de la Sierra.		
8			V.V. de la Campiña I.		
9			V.V. Guadajoz-Subbética.		
10			V.V. de la Subbética.		
11			V.V. de Costa Ballena.		

Fuente: Elaboración propia.

4.3.4.2. Elección de los puntos de muestreo.

En la ejecución de la entrevista, uno de los aspectos vitales para el buen desarrollo de la misma es el ambiente de la entrevista; *“si el entrevistador puede escoger el lugar de la entrevista, éste debe ser agradable y acogedor, de modo que facilite la comunicación”*, sostiene Sierra (2001, p.357).

Nuestro trabajo buscó estudiar el deporte y/o turismo en su *ambiente natural* (De Lucas, 2003). García (2000) considera que en el análisis previo de la *ecología de la calle* se debe hacer una selección de puntos de interés y un directorio de esas localizaciones antes de decidir finalmente los puntos de muestreo. En los estudios relacionados con espacios naturales es preciso *“conseguir un alto grado de conocimiento de los espacios”* (Faleroni, 2001, p.113) para ubicar los puntos de muestreo, para conocer el entorno, para saber la realidad de uso, etc. (Farias, 2000).

Atendiendo a estos acertados consejos, en la fase de visita a las vías verdes andaluzas, como exponemos en la tabla V.13, uno de los aspectos que se estudió fue precisamente la elección de los posibles puntos de muestreo.

Al conocer que el estudio se llevaría en vías verdes y en entornos naturales, por tanto, inestables, la elección de los puntos de muestreo era un aspecto decisivo en la investigación.

Tabla V.13: Vías verdes y Días de visita previa I.

Nº	Vías Verdes Acondicionadas en Andalucía.		Días de Visita Previa.
1	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde del Hierro.	23-agosto-2010.
2	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Vía Verde de Olula.	9-julio-2009. 23-agosto-2010.
3	Vía Verde de Lucainena (Almería).		23-agosto-2010.
4	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz).	Tramo Vía Verde de Rota.	1-mayo-2009.
		Tramo de Vía Verde de Chipiona.	16-diciembre-2010.
5	Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).		20-agosto-2008. 20-noviembre-2009.
6	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).		17-agosto-2008. 4-enero-2009.
7	Vía Verde de la Subbética (Córdoba).		25-agosto-2009. 3-octubre-2010.
8	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).		27-octubre-2010.
9	Vía Verde del Guadiana (Huelva).		8-mayo-2009.
			9-mayo-2009.
10	Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).		9-mayo-2009.
			10-mayo-2009.
			28-julio-2010.
11	Vía Verde del Aceite (Jaén).		30-septiembre-2010. 2-octubre-2010.
12	Vía Verde de Linares (Jaén).		19-agosto-2008.
			21-septiembre-2010.
13	Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).		17-mayo-2009.
14	Vía Verde de Itálica (Sevilla).	Tramo de Vía Verde de Camas.	30-agosto-2010.
15	Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).		29-agosto-2008.

Fuente: Elaboración propia.

Con el afán de conocer el estado, dinámica, características, etc. de otras vías verdes, nos acercamos a diversas infraestructuras acondicionadas de España y no acondicionadas y en fase de obras de Andalucía, según vemos en la tabla V.14.

Tabla V.14: Vías verdes y Días de visita previa II.

Nº	Vías Verdes Acondicionadas en España.		Días de Visita Previa.
1	Vía Verde del Carrilet II (Girona).		29-marzo-2010.
2	Vía Verde de la Jara (Toledo).		12-junio-2010.
3	Vía Verde del Tajuña (Madrid).		15-julio-2010.
4	Vía Verde del Tren de los 40 Días (Madrid).		15-julio-2010.
5	Vía Verde del Noroeste (Murcia).		15-septiembre-2010.
Nº	Vías Verdes No Acondicionadas en Andalucía.		Días de Visita Previa.
1	Vía Verde de Vadollano (Jaén).		18-enero-2009.
			21-septiembre-2010.
2	Vía Verde Minas de Plomo (Jaén).		18-enero-2009.
3	Vía Verde del Almanzora (Almería).	Tramo Cantoria.	9-julio-2009. 23-agosto-2010.
		Tramo Fines.	9-julio-2009. 23-agosto-2010.
4	Vía Verde de Guadalimar (Jaén).		31-agosto-2009.
5	Vía Verde de Sierra Nevada (Granada).		5-diciembre-2009.
6	Vía Verde de los Alcores (Sevilla).		9-junio-2010.
			2-diciembre-2010.
7	Vía Verde del Litoral (Huelva).		27/28-julio-2010.
			26/27-febrero-2011.
8	Vía Verde de Itálica (Sevilla).		19-febrero-2011.

9	Vía Verde de Corrales (Huelva).	25-febrero-2011.
Nº	Vías Verdes en Fase de Obras en Andalucía.	Días de Visita Previa.
1	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz). Tramo Vía Verde de Rota	1-mayo-2009.
2	Vía Verde del Almanzora (Almería). Tramo Vía Verde del Hierro	9-julio-2009.
3	Vía Verde de Lucainena (Almería).	9-julio-2009.
4	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).	9-agosto-2010.
5	Vía Verde prolongación de Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	3-octubre-2010.

Fuente: Elaboración propia.

Música (1994), en su investigación sobre *Modelos de Demanda Paisajística y Uso Recreativo de los Espacios Naturales*, consideró como puntos de muestreo dentro de los espacios naturales estudiados, los siguientes:

- Puntos de acceso al espacio natural.
- Puntos de mayor concentración.
- Puntos emblemáticos del espacio natural.

En cambio, García (2000), considera que los puntos de muestreo elegidos deben reunir los siguientes requisitos:

- Lugares de elevado nivel de atracción turística que conlleve una alta afluencia de visitantes.
- Puntos de atracción de colectivos heterogéneos.
- Permitir que los turistas se detengan un momento a responder a la entrevista.

En el estudio de Navarrete y González (2003), en torno al Parque Natural de la Sierra de Grazalema, los lugares de encuestación fueron distintos, a fin de abarcar la mayor cantidad posible de perfiles de visitantes, buscando espacios con acusado uso recreativo:

- Centro de visitantes.
- Puntos de información.
- Red de senderos; dentro de éstos se seleccionaron áreas estratégicas de descanso, explanadas, merenderos y entradas y salidas de los itinerarios.
- Áreas recreativas.
- Miradores.
- Pueblos.

En el trabajo de Águila et al. (2008), titulado *Valoración, promoción e intervención para un turismo activo sostenible en el Parque Natural de Cabo de Gata-*

Níjar (Almería), escogieron exclusivamente como puntos de muestreo los cinco centros de información de este espacio natural protegido.

Analizado lo anterior, y considerando los *pros* y *contras* de todos los posibles espacios para el trabajo de campo, se realizó un listado de criterios comunes que debían reunir los definitivos puntos de muestreo¹⁵², para mitigar las contingencias al realizar la entrevista.

1. Determinar el número de puntos de muestreo (Gómez-Limón et al., 2003). Nosotros los hemos determinado en función de los kilómetros que tenga la vía verde (Farias, 2000; MMA, 2003), tal como lo expresamos en la figura V.2. En el anexo 4 presentamos el listado de puntos de muestreo empleados:
 - a. Vías verdes \leq de 10 kilómetros: 1 punto de muestreo.
 - b. Vías verdes > 10 y < 30 kilómetros: 2 puntos de muestreo.
 - c. Vías verdes \geq de 30 kilómetros: 4 puntos de muestreo.

Figura V.2: Longitud de las vías verdes acondicionadas de Andalucía.



Fuente: Elaboración propia.

2. Hay que elegir puntos donde haya tendencia natural de afluencia de público:

¹⁵² En total se seleccionaron 33 puntos de muestreo a repartir en las 15 vías verdes acondicionadas y en la realización del trabajo de campo se recorrió 8.287,4 kilómetros en vehículo particular. En otros trabajos similares realizados en vías verdes también se optó por escoger distintos puntos de encuestación (FFE, 2003; MMA, 2003; Mundent y Coenders, 2006; etc.). Esta situación es similar en estudios de frecuentación en espacios naturales (Gómez-Limón y De Lucio, 1992; Múgica, 1994; Farias, 2000, etc.).

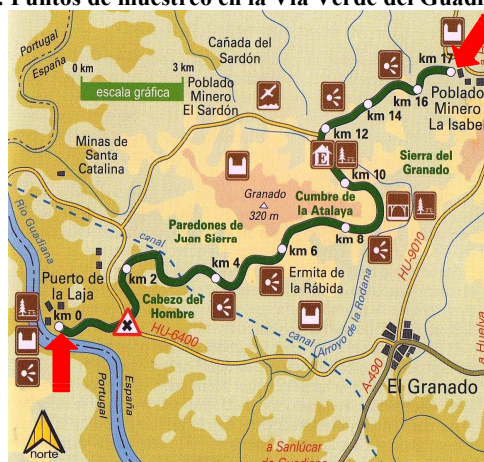
- a. Buscar puntos cercanos a localidades.
 - b. Lugares en los que de manera natural los individuos paren su actividad para descansar o para iniciar y/o finalizar su recorrido.
3. Los espacios han de ser lugares amplios y cómodos para que un grupo pueda esperar mientras se entrevista a uno de sus miembros o al hacer la entrevista no se moleste el tránsito de otros usuarios-visitantes de la vía verde.
4. Al menos, hay que elegir entre algunos de estos lugares:
- a. Extremos (inicio o final) de la vía verde.
 - b. Áreas de Descanso, Áreas Recreativas o Áreas Deportivas.
 - c. Edificios preparados para acoger al individuo: estaciones, apeaderos, casillas,... con servicios de restaurante, museo, alojamiento,...
5. A los puntos de muestreo hay que llegar por carretera, dado que hay que trasladar distintos materiales (cuestionarios, pasaportes, display, tablillas, mesa y sillas,...).
6. Si no existe mesa y asientos en los puntos de muestreo, el entrevistador dispondrá de este material portátil.
7. En una misma vía verde hay que buscar puntos de muestreo que tengan al menos, una distancia igual o superior a 5 kilómetros, a modo de ejemplo se pueden observar las siguientes figuras (V.3a, 3b y 3c).

Figura V.3a: Punto de muestreo en la Vía Verde de Camas (Sevilla).



Fuente: www.viasverdes.com

Figura V.3b: Puntos de muestreo en la Vía Verde del Guadiana (Huelva).



Fuente: www.viasverdes.com

Figura V.3c: Puntos de muestreo en la Vía Verde de la Subbética (Córdoba).



Fuente: www.viasverdes.com

4.3.4.3. Criterios de selección de la muestra.

Para seleccionar a los sujetos que pasan por el punto de muestreo, es preciso determinar unos criterios a respetar en cada una de las V.V. estudiadas; para buscar la máxima aleatoriedad y evitar sesgos de una vía verde a otra en el procedimiento de selección. De esta manera, se evitará entrevistas solamente “a los sujetos que miran o muestran entropía hacia el entrevistador” (García, 2000, p.16).

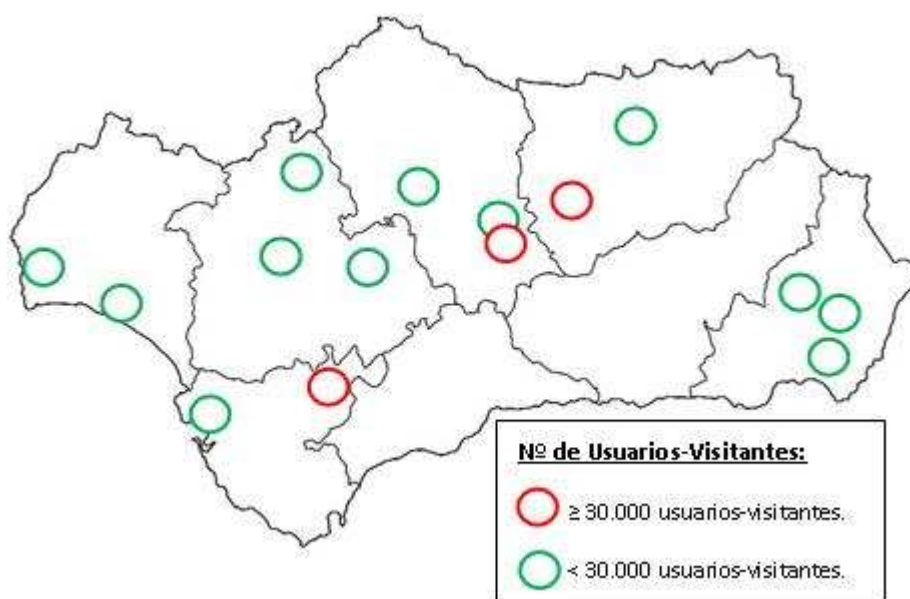
Ya lo advierte Sierra (2001), cuando indica que la bondad de una muestra dependerá de la bondad de la elección. Ésta está basada en dos criterios básicos: la estadística, donde cada unidad muestral tiene la misma probabilidad de ser elegido y, teórica, donde la muestra es la adecuada para el logro de los objetivos de la investigación.

Esto ha de estar recogido en lo que González y Padilla (1998, p.143) han dado en denominar “*Guía de la Entrevista*”. La estrategia aleatoria (Manzano y González, 1998) fue seleccionada pensando en el conjunto de las vías verdes, aquéllas que tienen un mayor número de usuarios-visitantes y las que por el contrario, tienen menor número. Los criterios se podían basar, según hemos observado en similares estudios,

en condicionantes temporales (PRAMES, 2003; Mundet y Coenders, 2006) o numéricos (Farias, 2000), conociendo la realidad de las vías verdes en Andalucía optamos por este último:

1. Para evitar una repetición en los cuestionarios de los miembros de grupos, se decidió encuestar no a todo el grupo sino a uno o dos representantes, según el caso (Águila et al., 2008; Farias, 2000; Gómez-Limón et al., 2003; MITC, 2008; Múgica, 1994). Las opciones fueron:
 - a. Grupos de menos de 5 sujetos: se eligió a un encuestado (solicitando voluntario/a).
 - b. Grupos de más de 6 sujetos: se seleccionó a dos encuestados como máximo (solicitando voluntarios/as).
2. Para la selección de la muestra que pasaba por delante del entrevistador, se introdujo un valor de “x” que actuaba como una constante (Farias, 2000):
 - a. En vías verdes \geq a 30.000 usuarios/as por año se entrevistó a uno de cada cinco: valor de $x=5$.
 - b. En las vías verdes $<$ a 30.000 sujetos por año o donde no existían datos, se encuestó a uno de cada tres: valor de $x=3$ (figura V.4).
3. Había que conseguir, al menos, una unidad muestral en cada uno de los puntos de muestreo.

Figura V.4: Número de usuarios-visitantes por año de las vías verdes acondicionadas de Andalucía.



Fuente: Elaboración propia.

Estos criterios buscaron “*respetar la probabilidad*” (Manzano, 1998, p.66) no sólo en el diseño, sino también en el trabajo de campo, como exige un muestreo aleatorio o probabilístico.

El entrevistador, para evitar confusión en el recuento de los encuestados, llevó un estadillo de aforo u “*hoja de ruta*” (Cea, 2001, p.283), el cual reflejamos en el anexo 5. Se analizaron los utilizados por los estudios que realizó el Ministerio de Medio Ambiente (2003¹⁵³) y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2003¹⁵⁴), finalmente se estimó oportuno confeccionar uno similar al que se utilizó en el primer caso.

4.3.4.4. Revisión de la entrevista y ficha final de entrevista.

Justamente tras rellenar el cuestionario, el entrevistador dedicó un tiempo a supervisar la entrevista, tal y como aconsejan González y Padilla (1998) y González, Padilla y Pérez (1998) y, a cumplimentar cuestiones acerca de las incidencias en el trabajo de campo, entrevista realizada, valoración de la entrevista (Díaz, 2005; González y Padilla, 1998; González, Padilla y Pérez, 1998) y meteorología, tan necesaria en estudios sobre visitas a espacios naturales y/o áreas recreativas¹⁵⁵ (anexo 4). Este detalle elimina errores y eleva la calidad de la encuesta, de no hacerlo hubiéramos incurrido en típicos errores asociados a la entrevista.

Esta hoja estaba separada del cuestionario y era el propio encuestador el que al finalizar la entrevista y completar la mencionada ficha, la grapaba al cuestionario correspondiente. Con esta fórmula evitamos que el entrevistado presentara fatiga mental al estimar que aún le quedaba una hoja más del cuestionario y por tanto, su colaboración empezara a mermar. Ésta estrategia se decidió a raíz de las experiencias ocurridas en los ensayos previos.

4.3.4.5. Materiales utilizados en el trabajo de campo.

En la aplicación del cuestionario, además de éste, se utilizaron tarjetas de consulta. Se usó tablillas de apoyo para el cuestionario y carpeta para las tarjetas, las cuáles presentaban una pegatina específica de la investigación. Igualmente, el entrevistador dispuso de un estadillo de aforo como se indicó anteriormente. Del

¹⁵³ El trabajo realizado por el Ministerio de Medio Ambiente se denominó Grado de Aceptación y Uso de los Caminos Naturales Construidos por el Ministerio de Medio Ambiente, publicado en el año 2003.

¹⁵⁴ Titulado Estudio Preliminar del Uso y Valoración de la Vía Verde del Tajuña.

¹⁵⁵ Varios son los estudios que han utilizado esta pregunta de control; a modo de ejemplos tenemos los trabajos de Gómez-Limón, Múgica, Medina y De Lucio (1994) y Múgica (1994) en la Comunidad de Madrid. Y, en Andalucía, en el Parque Nacional de Doñana por Gómez-Limón et al. (2003); Parque Natural Sierra de Grazalema por la Universidad de Cádiz (2004-2005) o Parque Natural de Sierra Norte de Sevilla. Monumento Natural Cerro del Hierro por la Consejería de Medio Ambiente (2006-2007).

mismo modo, para dar más seriedad a la investigación y acondicionar el punto de muestreo, se colocó un display (figura V.5) y una mesa y varias sillas portátiles donde fue necesario (foto V.6). Y el entrevistador llevó una credencial de investigador (figura V.6 y foto V.7), como proponen Fernández y Rojas (1998a).

Figura V. 5: Display para el punto de muestreo.

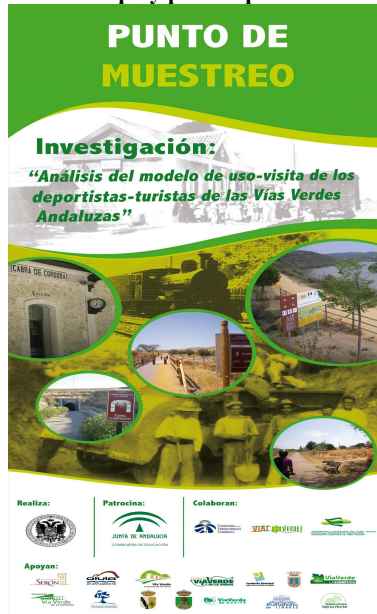


Foto V.6: Punto de muestreo “A.D. Fuentezuelas”, el 22 de octubre de 2010. Vía Verde del Aceite (Jaén).

Figura V.6: Credencial del entrevistador.



Fuente: Elaboración propia.



Foto V.7: Entrevistador con la credencial. Punto de muestreo “A.D. Villanueva del Rey”, el 19 de octubre de 2010. Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).

Gracias a la colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles-Programa Vías Verdes, se pudo regalar¹⁵⁶ a cada entrevistado un Pasaporte de Vías Verdes¹⁵⁷ (figura V.7 y foto V.8), en el mismo momento que finalizaba la entrevista. Este obsequio cumplía una doble misión; por un lado, agradecer la colaboración del encuestado/a y por otro, realizar una acción directa de promoción de este novedoso producto.

Figura V.7: Pasaporte de vías verdes.



Fuente: www.viasverdes.com

¹⁵⁶ Al mismo modo de cómo se hizo en el estudio de Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes (MITC, 2008d) o en la Encuesta Usuarios de las Vías Verdes de Girona (Mudent y Coenders, 2006) y en los distintos ensayos y estudio piloto. Durante el trabajo de campo se regalaron un total de 514 pasaportes repartidos en Andalucía.

¹⁵⁷ En España la Vía Verde del Plazaola creó en 2007 su propio *Pasaporte para viajar por El Plazaola*. Igualmente, encontramos este producto en otros países europeos. En Polonia tenemos el *Paszport Zielonych Szlaków– Greenways*, véase la web www.greenways.pl/media/filemanager/publikacje/paszport_greenways.pdf. En la región Elba/Oder entre Alemania y Republica Checa comparten *The Elbe Greenway* de 1.230 km; la parte alemana, que tiene 860 km ha creado el *Radwanderpass*, véase las webs www.elberadweg.de; www.greenways.cz y www.nadacepartnerstvi.cz



Foto V.8: Entrega y explicación del pasaporte de vías verdes. Punto de muestreo “A.D. Estación de Coripe”, el 6 de noviembre de 2010. Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).

4.3.5. CLASIFICACIÓN: CODIFICACIÓN Y TABULACIÓN.

Previamente al procesamiento informático de los datos, realizamos lo que se ha dado en denominar Clasificación. Para Sierra (2001, p.407), este término es *“la agrupación de los datos recogidos referentes a cada variable objeto de estudio y su presentación conjunta, bien separadamente o relacionados con los de otras variables”*.

Cada cuestionario fue pre-codificado en su confección, para posteriormente realizar la codificación definitiva y grabación de datos mediante el paquete de informático Statistical Package for the Social Sciences versión (SPSS versión 15.00). Esta herramienta informática es una de las más usadas en las investigaciones de las Ciencias Sociales desbancando a los tediosos cálculos manuales, así como otras herramientas informáticas con menores posibilidades.

No obstante, es preciso indicar que al codificar las variables, hubo que realizar una hoja de códigos para el registro de los datos de las variables que no fueron respondidas (tasa de no respuesta), para las variables abiertas (al tener varias respuestas, éstas se categorizaron y se les asignó un valor para su posterior tratamiento estadístico) y para las variables que no debían ser contestadas por determinados sujetos (preguntas filtro).

El *fichero de datos* se configuró siguiendo el formato ASCII (American Standard Code for Information Interchange), en base a filas y columnas de números. Cada fila se reservó para los datos de cada unidad muestral y la columna, es para los valores de las variables correspondientes a cada caso. Unido a lo anterior creamos el *fichero de definición de datos*, necesario para la lectura correcta de los datos del fichero de datos. Aprovechando las bondades del programa informático y para evitar errores, en

cada ítem se introdujo un intervalo superior y otro inferior, de modo que al introducir un dato que no estuviese en este rango, automáticamente cambiara de color para detectar de manera visual, fácil e instantánea el error producido en la introducción del dato.

Posterior a la creación de los ficheros, proseguimos a la depuración de los datos, que nos sirvió para evitar errores en la grabación de los mismos. Para ello, solicitamos una relación de distribución de frecuencias de todas las variables.

4.3.6. TASA DE NO RESPUESTA.

Cuando tenemos en nuestras manos los cuestionarios de la muestra podemos encontrarnos con *“un problema común, omnipresente y de gran trascendencia en investigación mediante encuestas: el fenómeno de la no-respuesta”* (Manzano, 1998, p.90).

La bibliografía advierte que este fenómeno puede provocar: disminución del tamaño de la muestra y sesgo en los resultados. Manzano (1998) considera que una tasa de respuesta superior al 90% puede considerarse como un verdadero éxito; no obstante, lo habitual es trabajar con tasas inferiores.

La tasa de respuesta obtenida en nuestra investigación es del 100% gracias a realizar el trabajo por medio, fundamentalmente, de entrevista personal. En los cuestionarios autoadministrados a los usuarios-visitantes extranjeros no hubo tasa de no respuesta. En el trabajo desarrollado en las Vías Verdes de Girona, según Mundent y Coenders (2006), obtuvieron una tasa de respuesta de 85,3%.

4.4. ANÁLISIS DE RESULTADOS.

Una vez concluida la recogida de la información, se inicia la fase de tratamiento de los datos, que comienza con la creación de los ficheros de datos y la depuración de la información.

4.4.1. TÉCNICAS DE ANÁLISIS DOCUMENTAL.

Como se explicó en el apartado “técnicas de obtención de datos”, hemos seleccionado distintas áreas que han dado cobertura a los cimientos teóricos de nuestro trabajo. Con la obtención de los resultados y el posterior análisis, hemos obtenido valiosa y novedosa información respecto al objeto de estudio. No obstante,

esta información ha sido aún mayor, al ser contrastada con los resultados de otros estudios similares existentes a nivel nacional e internacional.

4.4.2. TÉCNICAS DE ANÁLISIS CUANTITATIVO.

4.4.2.1. Análisis descriptivo.

Distintos son los estadísticos descriptivos (exploración univariable) que se pueden utilizar a la hora de presentar los datos obtenidos (Rojas y Fernández, 1998). La elección de uno u otro dependerá del nivel de medición de las variables de estudio (Cea, 2001; Granero, 2004). Vamos a utilizar las tablas de distribución de frecuencias, las cuáles *“distribuyen los resultados entre los distintos valores de una sola variable”* (Fernández y Rojas, 1998b, p.192); es decir, tablas donde se contabiliza el número de casos que se repite cada valor de la muestra. Presentando en las mismas las frecuencias absoluta (f), frecuencia relativa (P) y la frecuencia relativa acumulada (fa); acompañadas de las representaciones gráficas de distribución de frecuencias: diagrama de sectores y diagrama de barras.

De igual modo, también usamos tablas de estadísticos de medidas de tendencia central: media (*“promedio de los valores de la distribución”*), mediana (*“es el valor que divide a la distribución en dos partes iguales”*) y moda (*“denota el valor de mayor frecuencia en una distribución”*) según Cea (2001, p.328); medidas de dispersión absoluta: desviación típica (*“es el promedio de la desviación de los casos con respecto a la media”*) y varianza (*“su valor expresa el grado de heterogeneidad de una población respecto a la variable medida, siendo sus características similares a la desviación”*) según Cea (2001, p.328) y valores mínimo y máximo que se le asignan a la variable. En esta ocasión, se muestra gráficamente a través de polígono de frecuencias.

4.4.2.2. Análisis exploratorio. Análisis de clusters.

La finalidad del análisis de cluster o tipológico, es según Sierra (2001, p.443), la *“formación de clases, tipos o grupos partiendo de un conjunto de datos”*, que por su naturaleza participa de la condición de técnicas de análisis multivariable de datos. De lo que se trata es de averiguar, de manera natural, la agrupación de las variables, para ello requiere de la definición de una medida de distancia para juzgar el grado de similitud entre cada uno de los posibles pares de observaciones.

Entre los diversos tipos de análisis clasificatorios contamos con los jerárquicos y de partición (Kaufman y Rousseeuw, 1990). Para nuestro estudio hemos empleado el TwoStep Cluster Analysis (Norusis, 2011), se trata de un análisis de conglomerado bietápico y tiene las ventajas de poder tratar a la vez diferentes variables (por ejemplo binarias y categóricas), manejar un gran número de casos y proporciona el número de conglomerados que se debe utilizar. La solución automática de número de clusters se basa en la medida BIC (Bayesian Information Criterion). El criterio de selección se fundamenta en el compromiso entre el valor más pequeño de la medida BIC y el máximo valor para la razón de las distancias medidas (SPSS, 2001). En nuestro caso el programa nos sugiere dos conglomerados, tal como vemos en la tabla V.15.

Tabla V.15: Propuesta de número de clusters.

Auto-Conglomerado.					
Número de Conglomerados.		Schwarz's Bayesian Criterion (BIC).	Cambio en BIC.	Razón de cambio de la medida BIC.	Razón de la distancia medida.
	1	23634,280			
	2	22533,545	-1100,735	1,000	3,102
	3	22581,292	47,747	-,043	1,126
	4	22690,346	109,054	-,099	1,379
	5	22932,770	242,424	-,220	1,018
	6	23181,346	248,576	-,226	1,092
	7	23459,130	277,785	-,252	1,125
	8	23771,988	312,857	-,284	1,000
	9	24084,977	312,990	-,284	1,019
	10	24403,073	318,096	-,289	1,156
	11	24758,490	355,417	-,323	1,108
	12	25137,086	378,595	-,344	1,021
	13	25520,146	383,061	-,348	1,036
	14	25910,445	390,299	-,355	1,104
	15	26319,926	409,481	-,372	1,007

Fuente: Elaboración propia.

En el análisis se han incluido las variables que figuran en la figura V.8, y de éstas han resultado significativas las que se presentan en el capítulo de resultados, quedando fuera del análisis, aquellas que presentan escasa variabilidad de respuesta y aquellas que no son significativas para los clusters. Es interesante aclarar que en la presentación de resultados se han incluido tablas de distribución de frecuencia y gráficos de diagrama de barras; existiendo para cada variable dos gráficos, uno indica el porcentaje que representa cada clusters y, otro muestra el test de Chi Cuadrado para indicar su significación a un nivel de confianza del 95%.

Figura V.8: Variables para el análisis de clusters.

✓	1.2. Hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
✓	1.3. Intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
✓	2.1. Características técnicas de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
✓	2.2. Características deportivas de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.
✓	2.3. Características turísticas de uso-visita de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

Fuente: Elaboración propia.

4.4.2.3. Análisis inferencial.

Entre los factores que provocan escasa calidad y rigor en los trabajos de investigación sociológicos del deporte, está el abuso de análisis de carácter descriptivo, o lo que se conoce bajo el nombre de “*empirismo abstracto o crudo*” (Moscoso, 2006, p.194). Dado que el aspecto descriptivo revierte en una escasa profundización de los datos obtenidos y, por tanto, en una menor interpretación y comprensión de la realidad estudiada, nuestro análisis de resultados también presenta una estadística inferencial para buscar ese modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes en Andalucía.

La simple observación de las frecuencias no puede llevarnos a conclusiones definitivas. Para determinar si dos variables se encuentran relacionadas debe utilizarse alguna medida de asociación, acompañada de su prueba de significación. Para García Ferrando (2006a) el objetivo de esta estadística es la de obtener generalizaciones estadísticas sobre una población dada, a partir del estudio de las características de la muestra.

Entonces cuando el objetivo se centra en constatar el grado de asociación/relación entre variables nominales y/o ordinales, se realizan tablas de contingencia y pruebas de contraste o test X^2 (Sierra, 2001). La función de las tablas de contingencia según Fernández y Rojas (1998b, p.192) es la de “*resumir la relación entre variables*”. Las condiciones de validez establecidas para observar la prueba de X^2 , siguiendo a Baena (2008) y De Figueirêdo (2005), son:

- 1- Que sea significativo en sus diferentes grados: significativo $p < 0,05$ (5%); muy significativo $p < 0,01$ (1%) y altamente significativo $p < 0,001$ (0,1%).
- 2- Que no haya más del 20% de las casillas con frecuencia esperada < 5 .
- 3- Que no haya ninguna frecuencia mínima esperada < 1 .

Concretamente utilizamos el cálculo del estadígrafo no paramétrico Chi-cuadrado de Pearson, que nos sirva como test de independencia para comprobar la asociación entre las variables de tablas dicotómicas (Sierra, 2001). Y para análisis de tablas de contingencia con variables nominales y nominal con ordinal, hemos establecido el Coeficiente de Contingencia C de Pearson (Cea, 2001), para conocer la fuerza de la asociación existente, donde un coeficiente de 0 indica independencia, mientras que un coeficiente cercano a 1 señala dependencia.

5. PLANIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.

Planificar es preparar para el futuro las acciones o pasos a seguir, de forma organizada, aprovechando los recursos disponibles (Mestre, 1995 en Granero, 2004). Como advierte Latiesa (2003), el proyecto de la investigación es estático y se diferencia del proceso de investigación leído anteriormente, que es dinámico; en el primero se indica lo que se hará, en el segundo, se ejecutan. El esquema de la investigación se ha basado en cinco etapas bien diferenciadas, aunque las mismas no son estancas en el tiempo sino que se solapan unas con otras (Granero, 2004; Latiesa, 2003; Rebollo, 2007; Ruiz, 2000).

1ª. Etapa de Documentación:

- a) Fase de discusión entre el equipo investigador, para determinar y concretar las expectativas.
- b) Revisión de estudios recientes y planteamiento del problema.
- c) Especificación de los objetivos y variables del estudio.
- d) Decisión de la información necesaria.

2ª. Etapa de Preparación:

- a) Documentación y recogida de datos.
- b) Visita a las vías verdes andaluzas y otras españolas.
- c) Contactar con los órganos gestores de las vías verdes andaluzas y el Programa Vías Verdes de España.
- d) Definición de la población y muestra.
- e) Técnica de obtención de datos y diseño y construcción de los cuestionarios.

3ª. Etapa de Obtención de la Información:

- a) Pre-test, consulta al panel de expertos y estudio piloto. Validez y fiabilidad del cuestionario.
- b) Reelaboración de los cuestionarios.
- c) Aplicación de los cuestionarios y trabajo de campo.
- d) Clasificación, codificación y tabulación de los cuestionarios.

4ª. Etapa de Análisis de la Información:

- a) Elaboración del plan de análisis.
- b) Análisis estadístico e interpretación de resultados.

c) Obtención y selección de resultados relevantes.

5ª. Etapa de Elaboración del Informe:

a) Discusión de los resultados.

b) Concreción de las conclusiones.

c) Redacción del informe.

CAPÍTULO VI.

PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.

“Pára, tren, pára un poco,
déjame que me apee aquí,
que la veo tras aquel tronco,
que la veo como la ví,
que la veo que me hace señas
de venir.”

(Agustín García Calvo. Poema 48. Noviembre 76. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

En este capítulo exponemos los hallazgos de la investigación. En base a los objetivos marcados, se relacionan los resultados de forma clara, sintética y gráfica. En primer momento, exponemos los datos obtenidos de manera descriptiva, en las cuestiones de respuesta única utilizamos tablas de distribución de frecuencia donde aparecen el atributo de la variable, la frecuencia absoluta, frecuencia relativa, frecuencia relativa válida y frecuencia relativa acumulada. En las preguntas de respuesta múltiple presentamos tablas de distribución de frecuencia donde aparecen el atributo de la variable, frecuencia absoluta y frecuencia relativa válida. En la variable de escala usamos tablas de estadísticos de medidas de tendencia central, medidas de dispersión absoluta y valores mínimo y máximo.

En segundo lugar, hemos tratado el análisis inferencial por medio de tablas de contingencia y pruebas de contraste o test χ^2 ; concretamente utilizamos el cálculo del estadígrafo no paramétrico Chi-cuadrado de Pearson y Coeficiente de Contingencia C de Pearson, como aclaramos en el capítulo anterior. En tercer lugar, mostramos los resultados del análisis de conglomerados y por último, análisis inferencial entre los clusters y las variables sociodemográficas. Todos ellos acompañados de los gráficos correspondientes: sectores, diagrama de barras y/o polígono de frecuencias, según cada caso.

1. OBJETIVO 1: CONOCER EL PERFIL DEL USUARIO-VISITANTE DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1.1.1. SEXO.

En las V.V. andaluzas es más abundante observar la presencia del hombre. Entre ambos sexos hay una importante separación de más de cincuenta puntos porcentuales a favor del hombre (tabla VI.1 y gráfico VI.1).

Tabla VI.1: Distribución de frecuencias por sexo.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Hombre	355	77,7	77,7	77,7
	Mujer	102	22,3	22,3	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

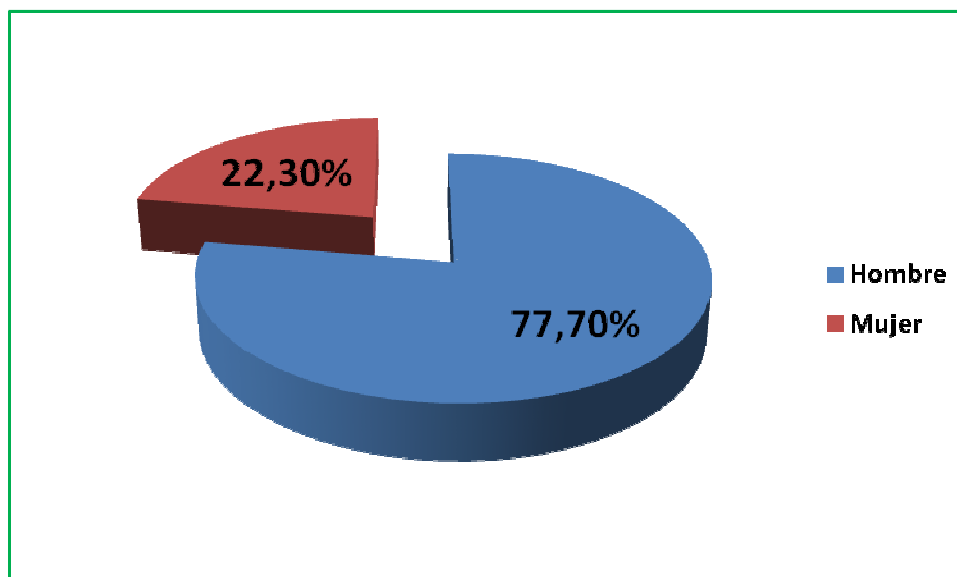


Gráfico VI.1: Distribución de frecuencias por sexo.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.2. EDAD.

Los datos presentes en la tabla VI.2 nos revelan que las edades que más usan visitan las vías verdes en Andalucía son las edades centrales; entre éstas destaca la franja de edad “de 36 a 50 años” con un 38,9%. En cambio, los extremos de edad (jóvenes y mayores) aún es escasa la presencia, con un 7,20% y 7,90% respectivamente. Lo podemos ver de forma visual en el gráfico VI.2.

Tabla VI.2: Distribución de frecuencias por edad.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	De 16 a 24 años	33	7,2	7,2	7,2
	De 25 a 35 años	108	23,6	23,6	30,9
	De 36 a 50 años	178	38,9	38,9	69,8
	De 51 a 64 años	102	22,3	22,3	92,1
	De 65 años y más	36	7,9	7,9	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

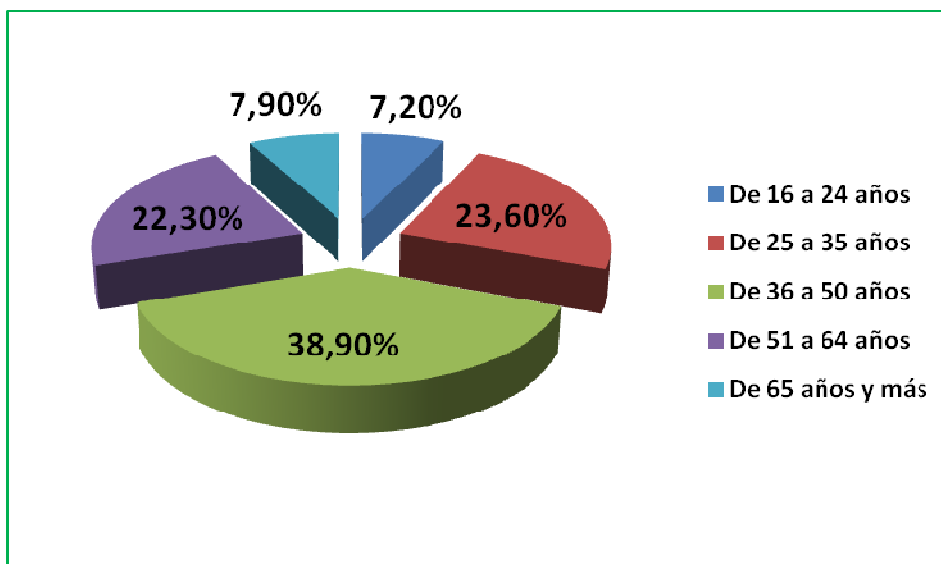


Gráfico VI.2: Distribución de frecuencias por edad.
Fuente: Elaboración propia.

1.1.3. PAÍS DE RESIDENCIA.

Los usuarios-visitantes de las V.V. de Andalucía mayoritariamente residen en “España” con un 99,3% de casos; en cambio, el sector de residentes en el “extranjero” solamente es representado por un porcentaje del 0,7%; así lo reflejamos en la tabla VI.3 y gráfico VI.3.

Tabla VI.3: Distribución de frecuencias por país de residencia.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	España	454	99,3	99,3	99,3
	Extranjero	3	0,7	0,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

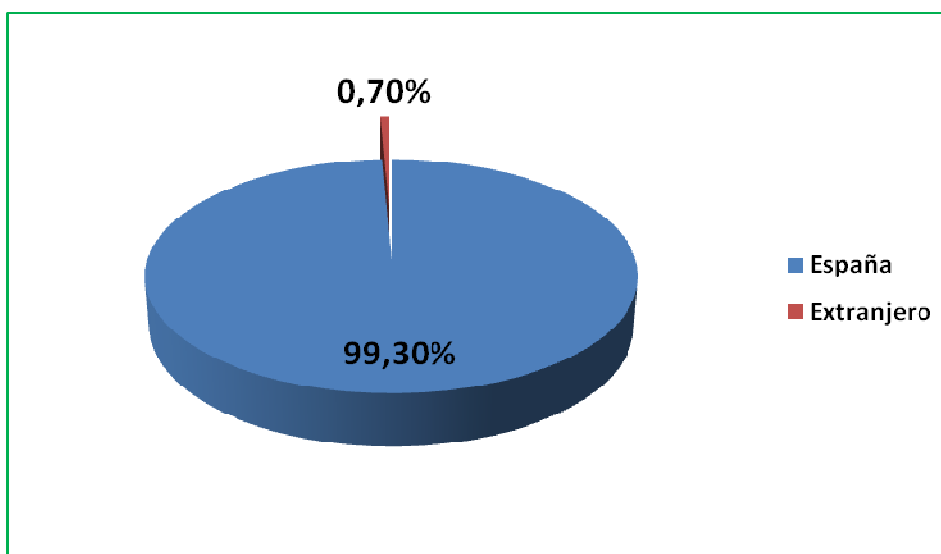


Gráfico VI.3: Distribución de frecuencias por país de residencia.
Fuente: Elaboración propia.

1.1.4. RESIDENCIA.

Como podemos observar en la tabla VI.4 y gráfico VI.4 los usuarios de las V.V. de Andalucía residen mayoritariamente (63,89%) en los municipios por donde pasan las V.V.; es decir, se pueden calificar como usuarios locales. En cambio, la incidencia de los visitantes a las V.V. es mucho menor (36,11%).

Tabla VI.4: Distribución de frecuencias por residencia.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Usuarios locales	292	63,89	63,89	63,89
	Visitantes	165	36,11	36,11	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

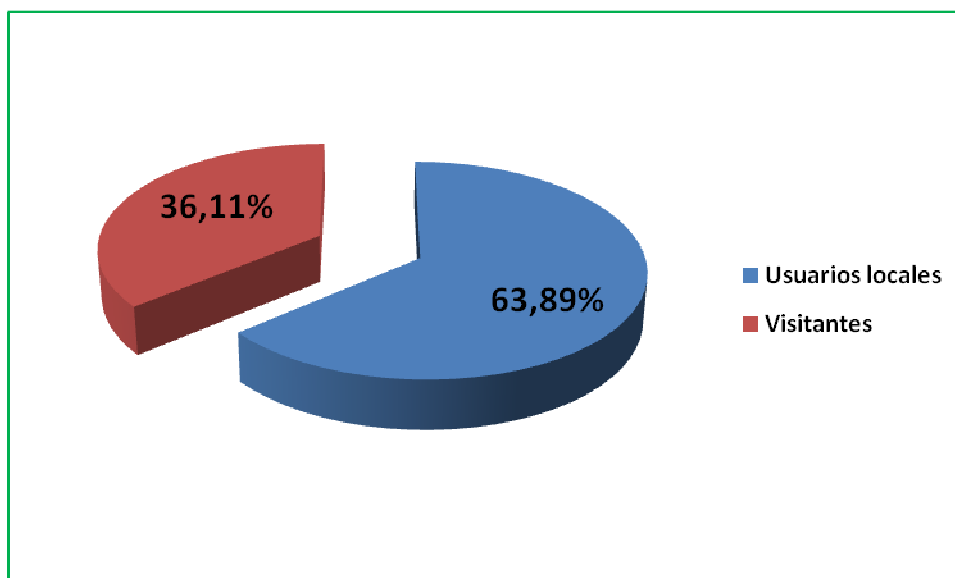


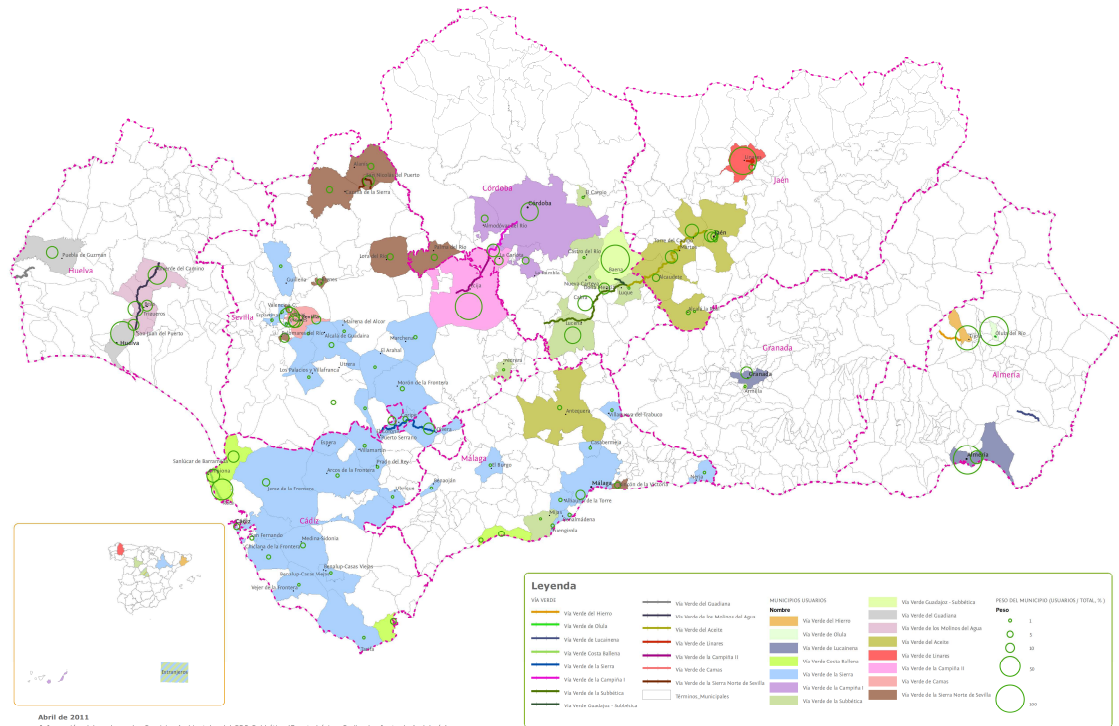
Gráfico VI.4: Distribución de frecuencias por residencia.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación exponemos de manera muy gráfica mapas de flujo de usuarios-visitantes a cada una de las V.V. andaluzas según los términos municipales y su peso correspondiente¹⁵⁸. En primer lugar mostramos el mapa general de toda Andalucía (figura VI.1) y posteriormente presentamos los mapas de cada una de las V.V. estudiadas (figuras VI.2 a VI.16).

¹⁵⁸ El programa informático utilizado para realizar estos mapas ha sido el ArcMap-ArcView 9.3. de ESRI.

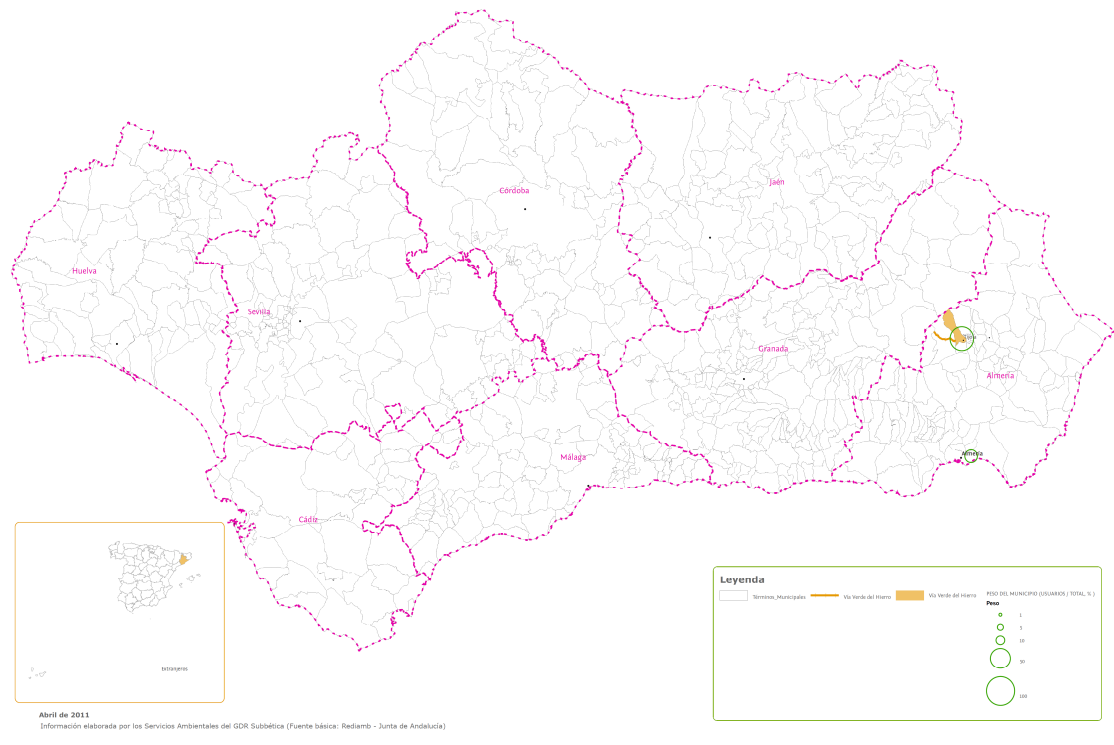
IMPACTO DE LAS VÍAS VERDES EN ANDALUCÍA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS



Abril de 2011
 Información elaborada por los Servicios Ambientales del GDR Subbética (Fuente básica: Rediamb - Junta de Andalucía)

Figura VI.1: Mapa general de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DEL HIERRO - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS



Abril de 2011
 Información elaborada por los Servicios Ambientales del GDR Subbética (Fuente básica: Rediamb - Junta de Andalucía)

Figura VI.2: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Hierro (Almería). Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

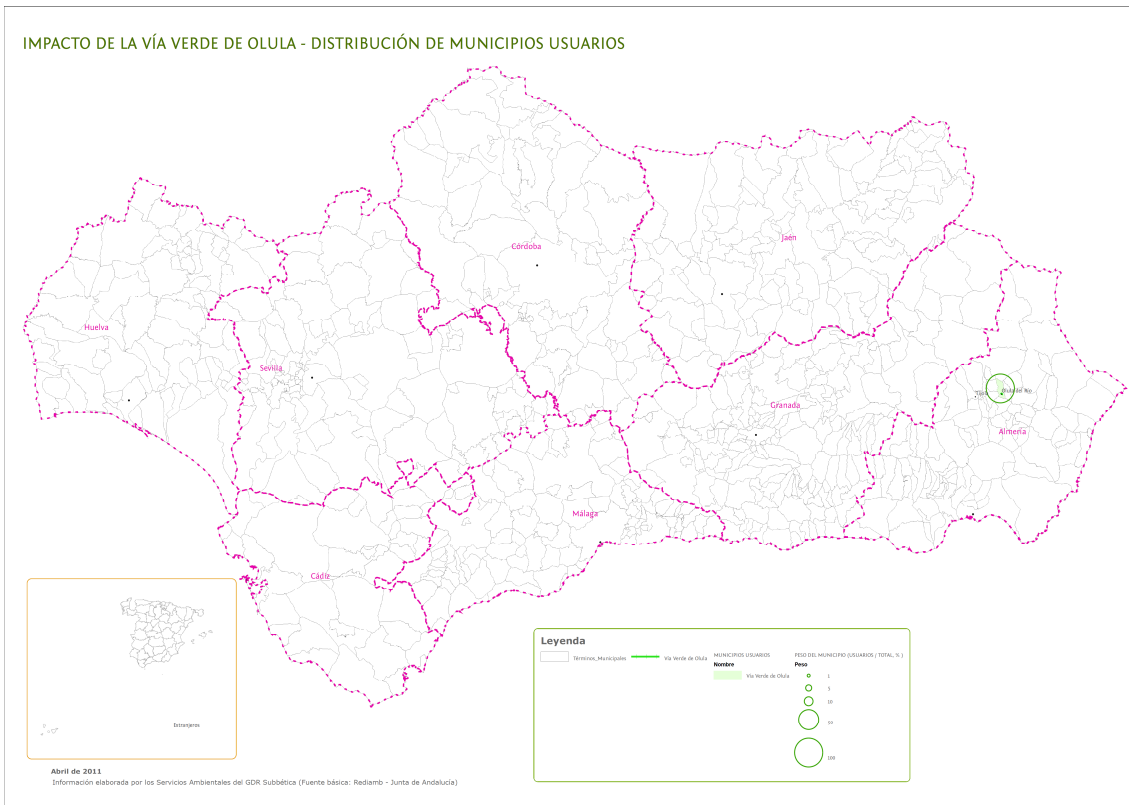


Figura VI.3: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Olula (Almería).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

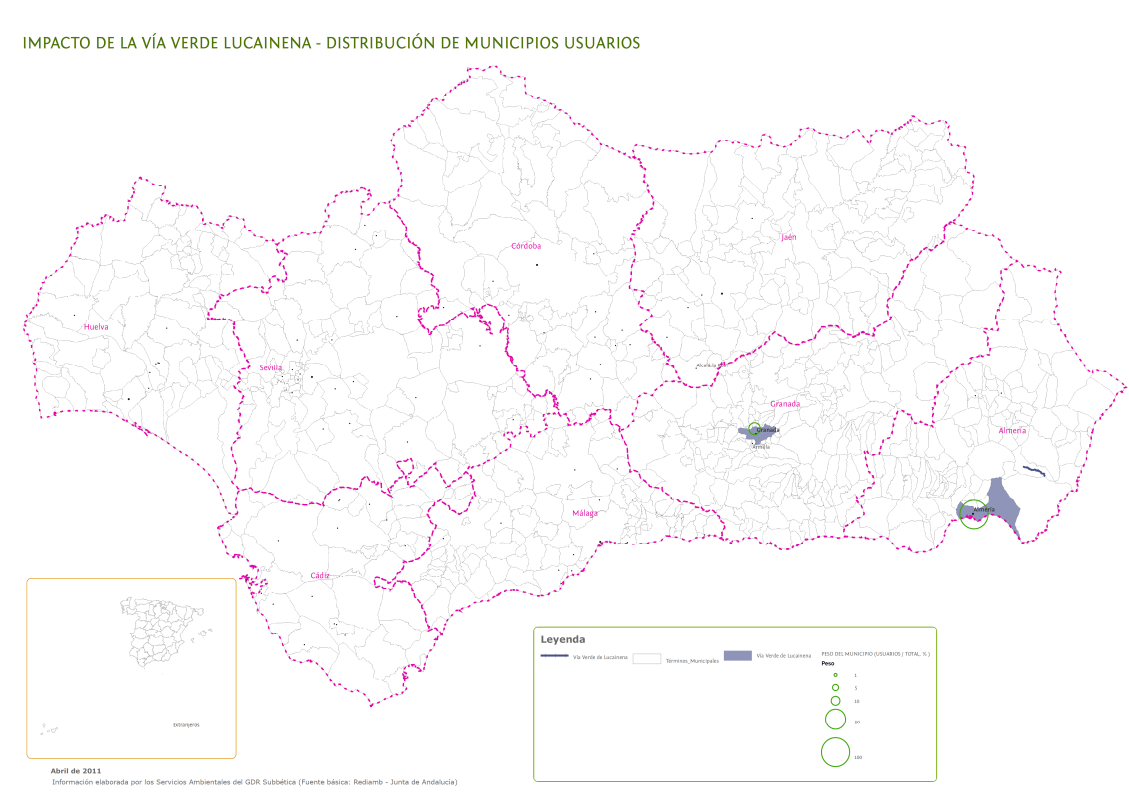


Figura VI.4: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Lucainena (Almería).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE COSTA BALLENA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

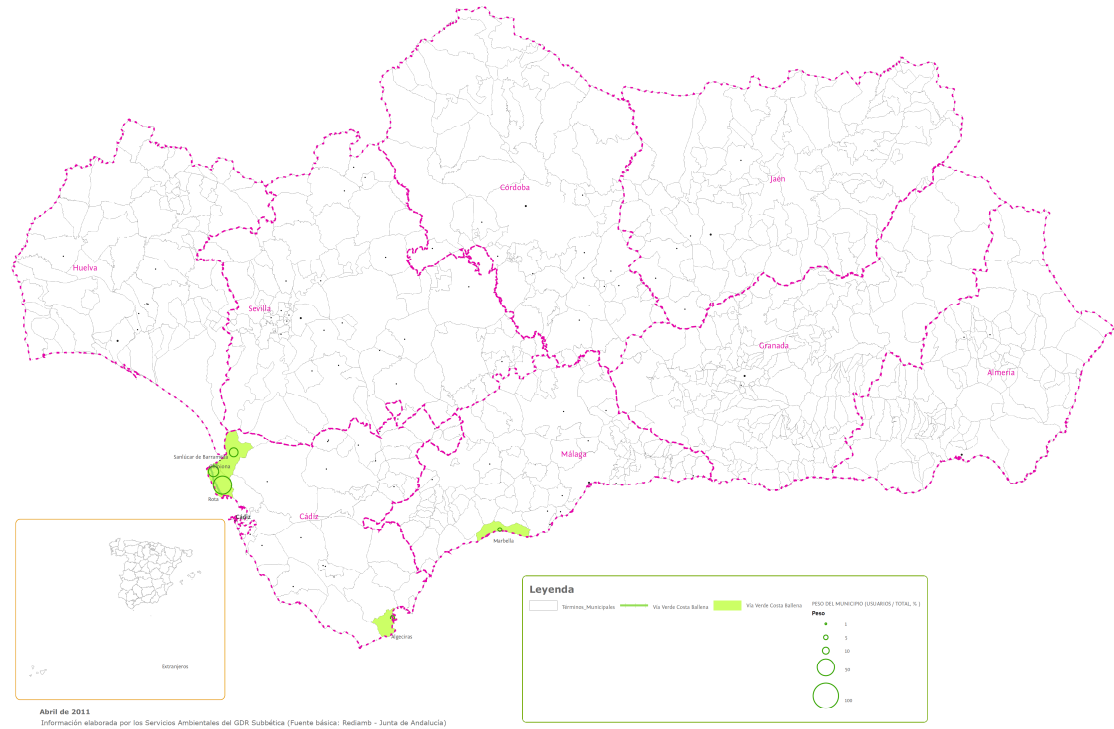


Figura VI.5: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DE LA SIERRA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

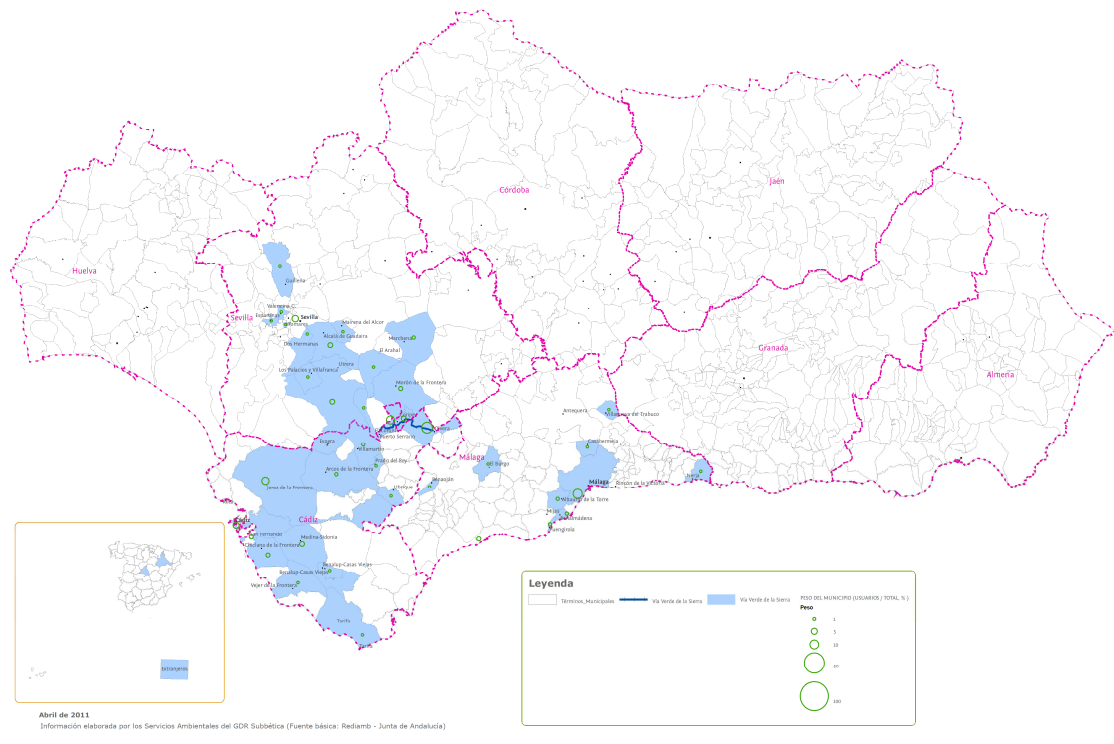


Figura VI.6: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DE LA CAMPIÑA I - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

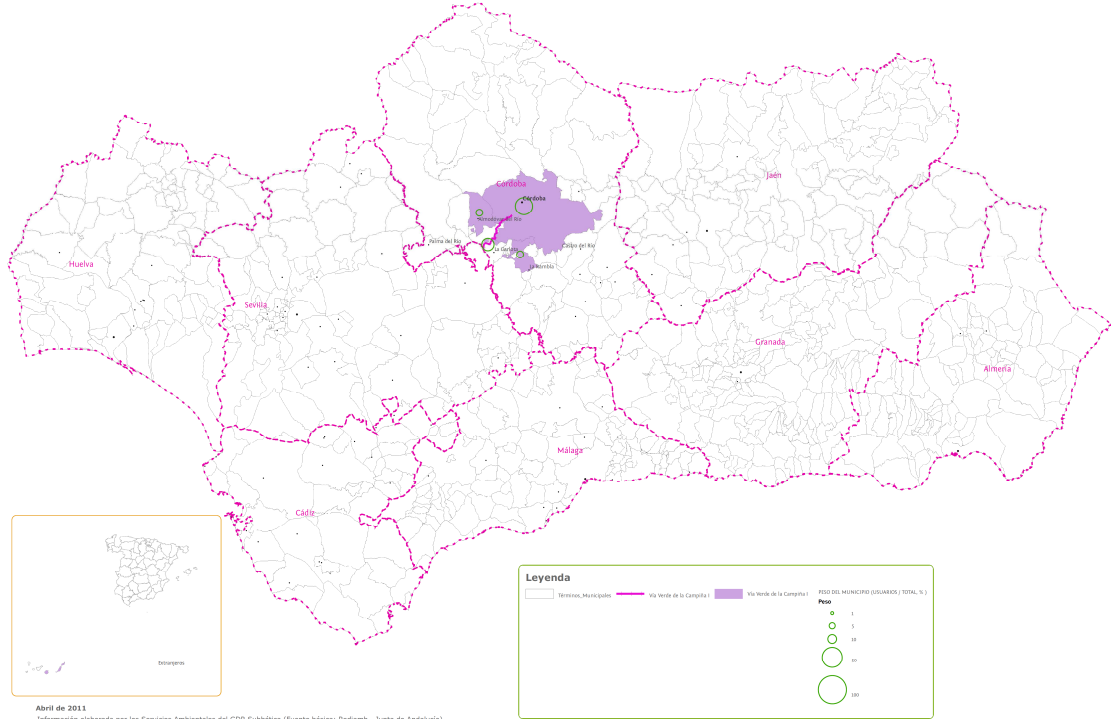


Figura VI.7: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DE LA SUBBÉTICA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

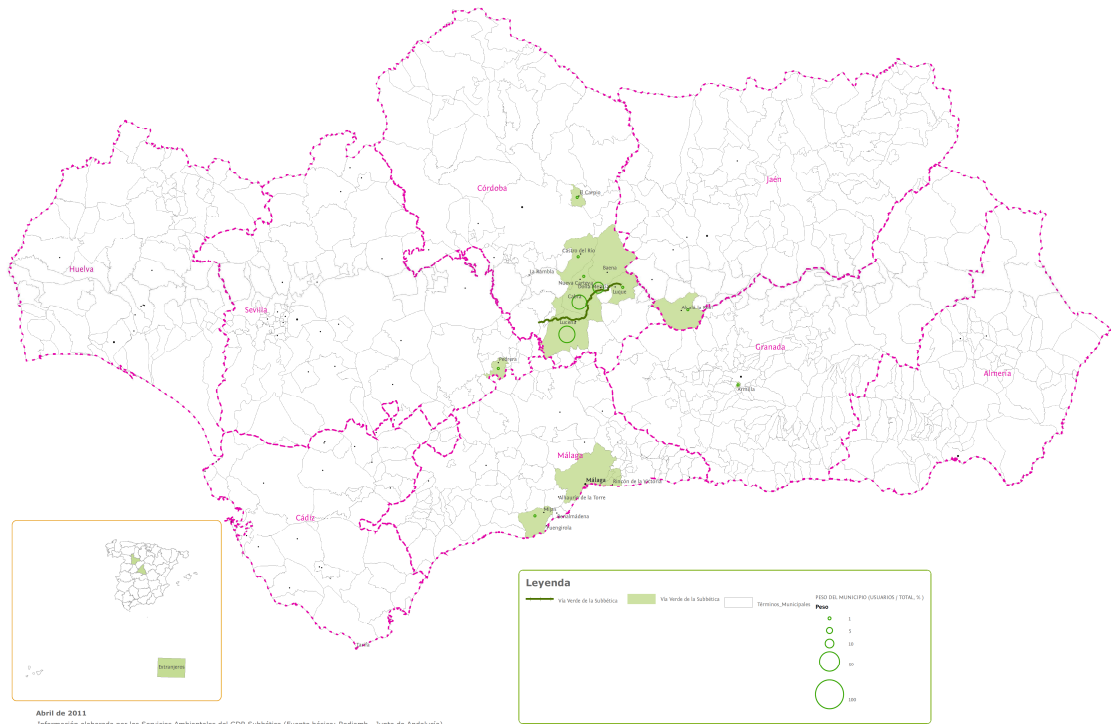


Figura VI.8: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE GUADAJÓZ - SUBBÉTICA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

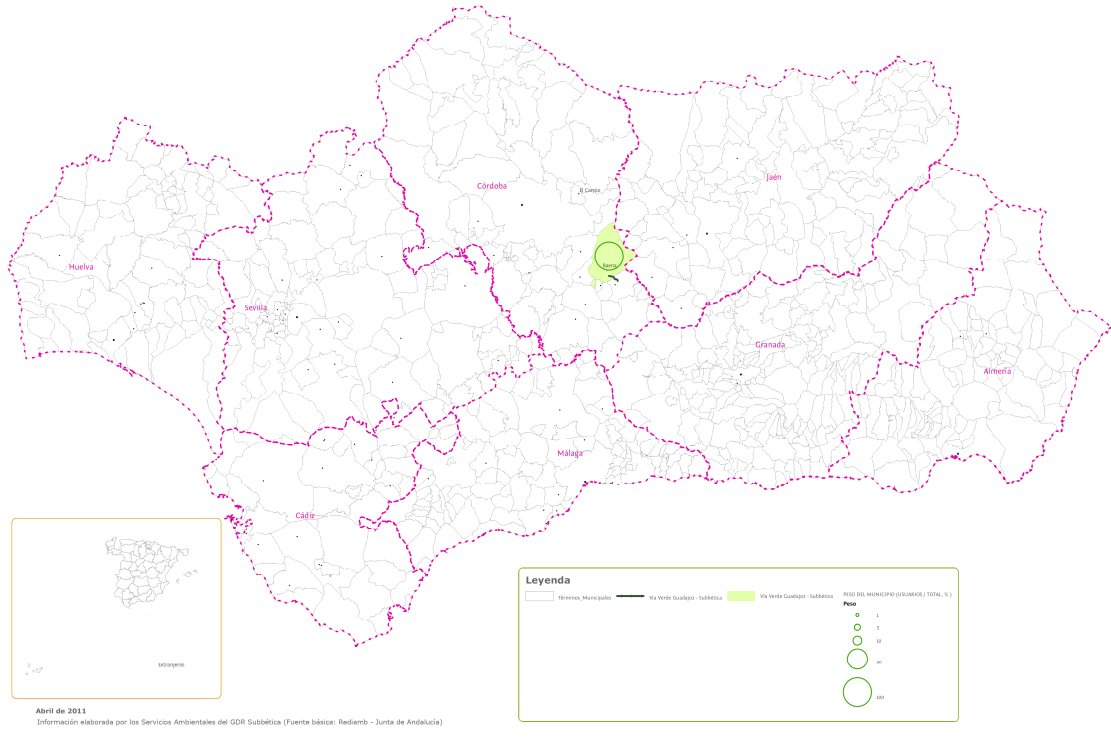


Figura VI.9: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DEL GUADIANA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

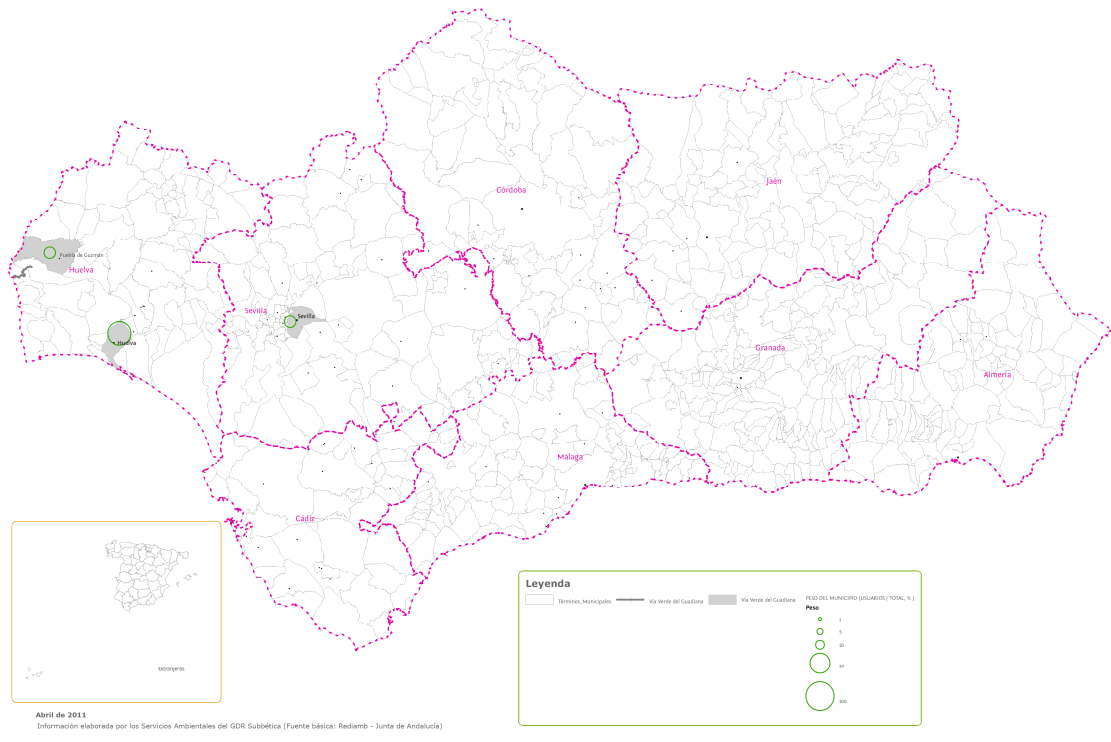


Figura VI.10: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Guadiana (Huelva).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE LOS MOLINOS - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

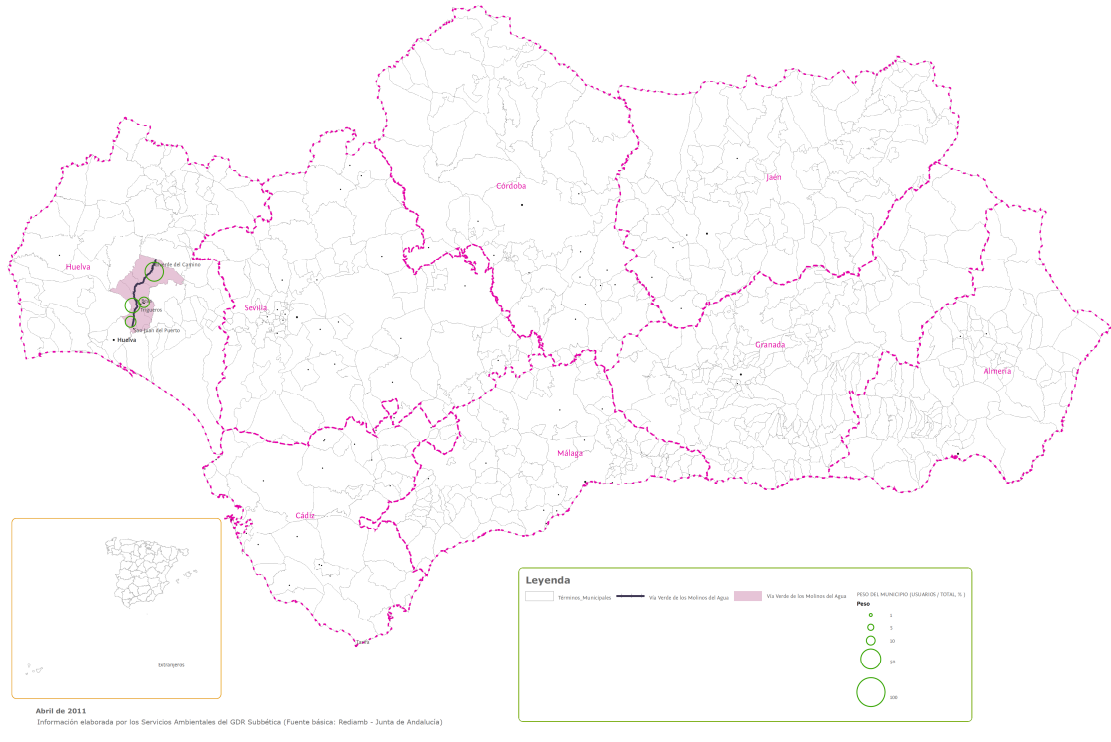


Figura VI.11: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DEL ACEITE - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

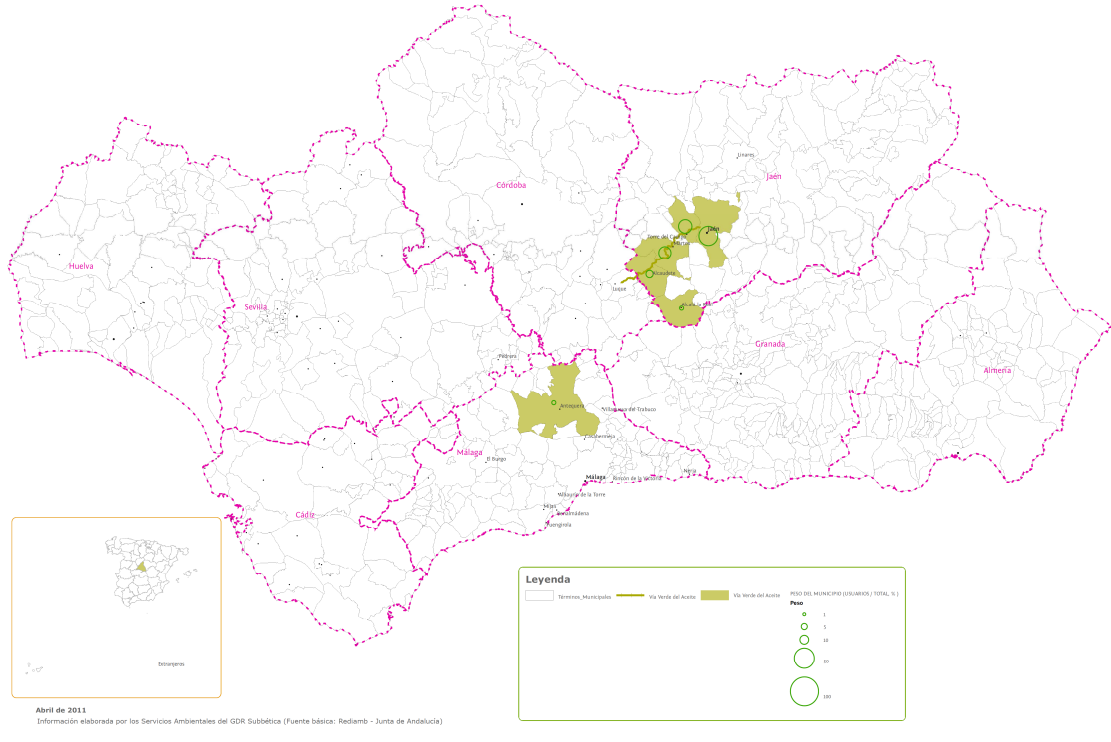


Figura VI.12: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Aceite (Jaén).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

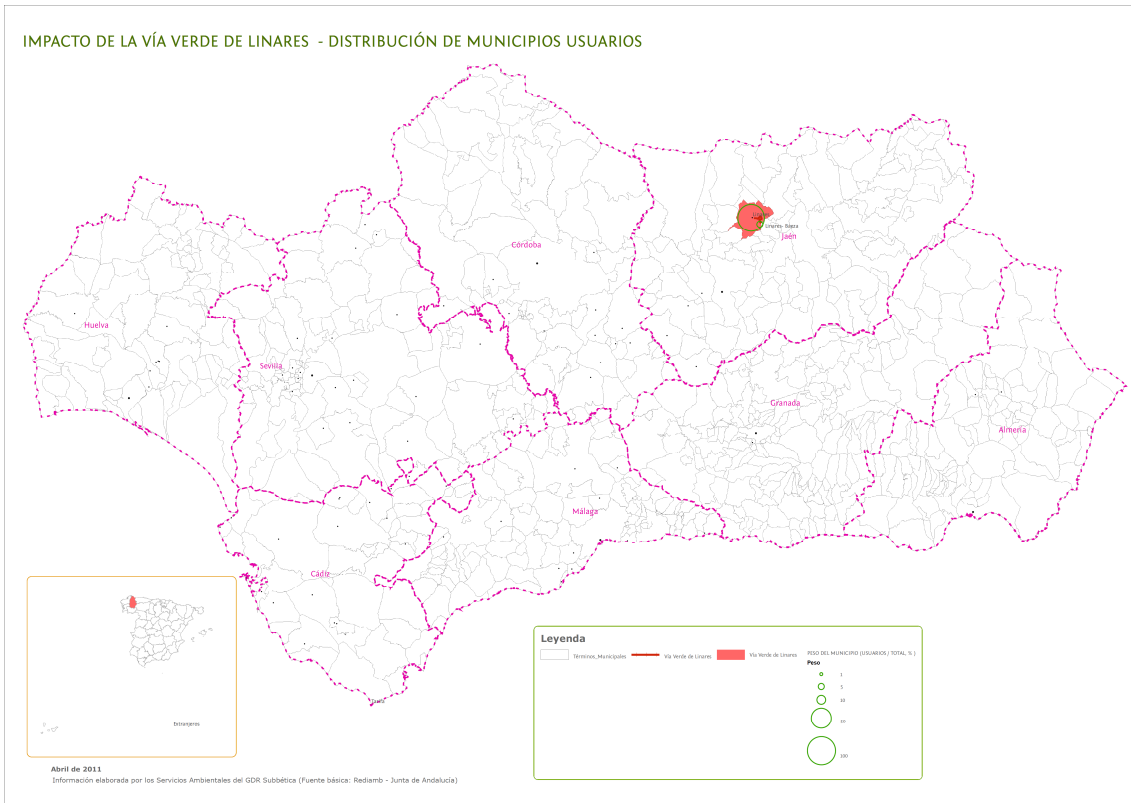


Figura VI.13: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Linares (Jaén).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

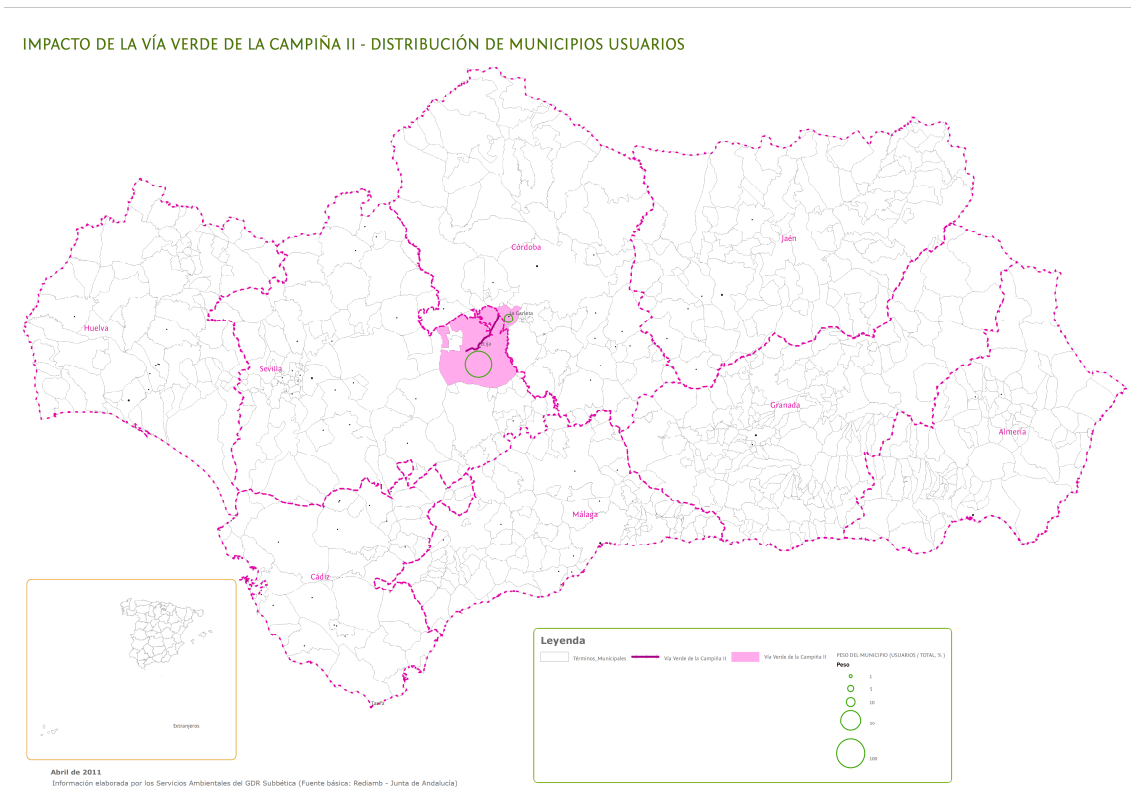


Figura VI.14: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE DE CAMAS - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

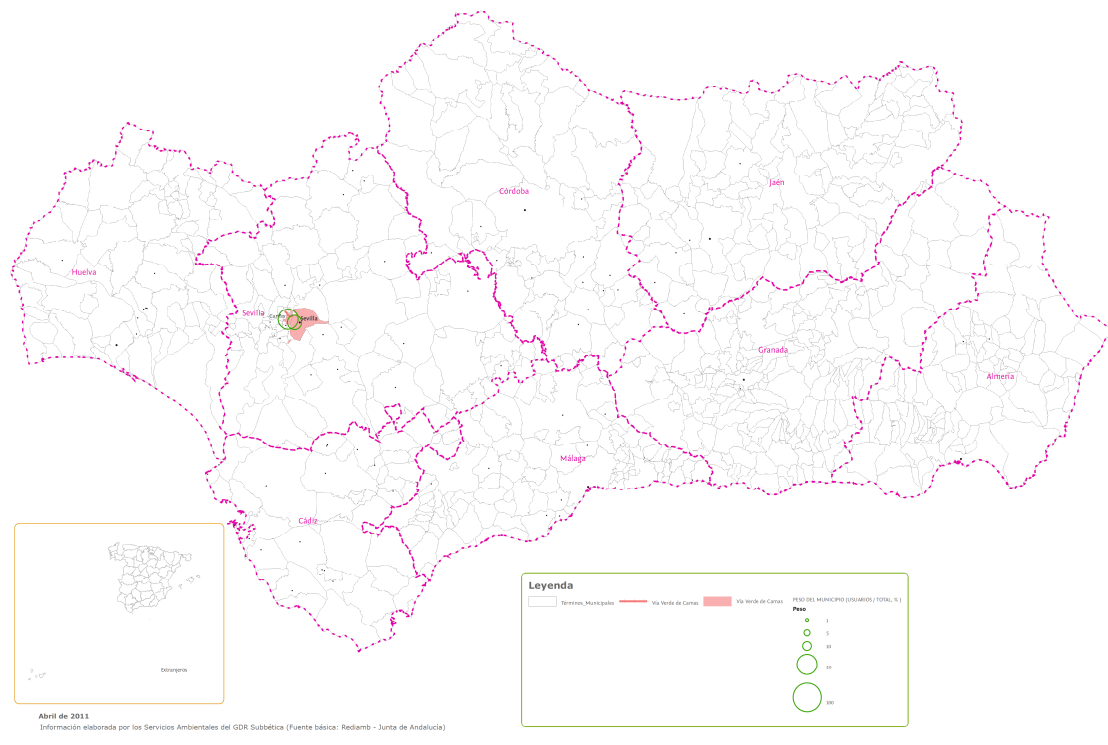


Figura VI.15: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Camas (Sevilla).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

IMPACTO DE LA VÍA VERDE SIERRA NORTE DE SEVILLA - DISTRIBUCIÓN DE MUNICIPIOS USUARIOS

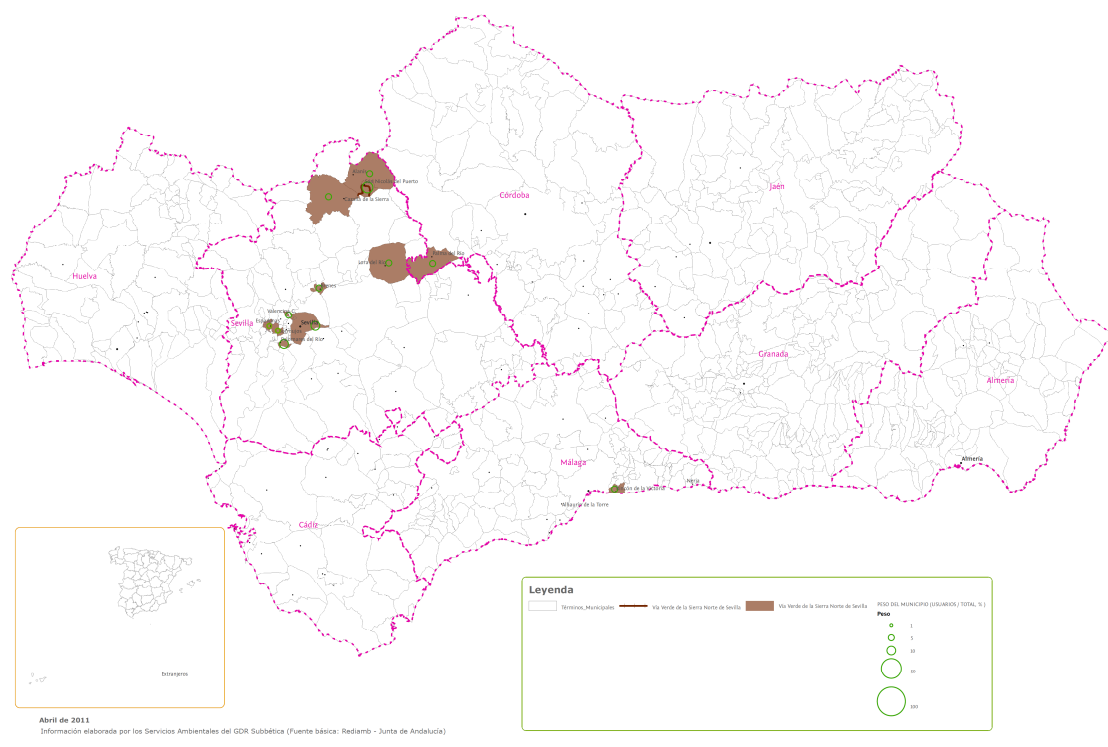


Figura VI.16: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Sierra Norte (Sevilla).

Fuente: Elaborado por los Servicios Ambientales del GDR Subbética.

Al agrupar los municipios por provincias nos encontramos que la provincia de con mayor representación es la de Córdoba con un 33,7%, seguida de Cádiz (18,8%) y Sevilla (15,5%). Respecto al resto de España y extranjero es poco significativo los usuarios-visitantes procedentes de estos ámbitos (porcentajes que oscilan entre el 0,2% y el 0,7%), según podemos apreciar en la tabla VI.5 y gráfico VI.5.

Tabla VI.5: Distribución de frecuencias por provincia.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado	
Válidos	ANDALUCÍA:					
	Almería	22	4,8	4,8	4,8	
	Cádiz	86	18,8	18,8	23,6	
	Córdoba	154	33,7	33,7	57,3	
	Granada	2	0,4	0,4	57,8	
	Huelva	12	2,6	2,6	60,4	
	Jaén	63	13,8	13,8	74,2	
	Málaga	36	7,9	7,9	82,1	
	Sevilla	71	15,5	15,5	97,6	
	ESPAÑA:					
	Barcelona	1	0,2	0,2	97,8	
	Las Palmas	1	0,2	0,2	98,0	
	Lugo	1	0,2	0,2	98,2	
	Madrid	3	0,7	0,7	98,9	
	Valladolid	1	0,2	0,2	99,1	
	Zaragoza	1	0,2	0,2	99,3	
	EXTRANJERO:					
	Extranjero	3	0,7	0,7	100,0	
	Total		457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

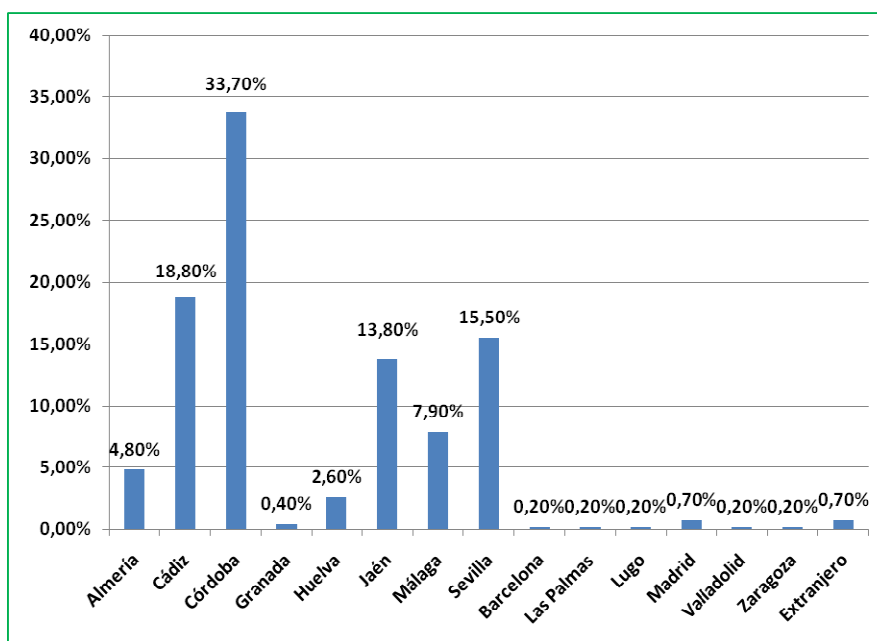


Gráfico VI.5: Distribución de frecuencias por provincia.

Fuente: Elaboración propia.

Y al reagrupar las provincias por regiones observamos en la tabla VI.6 y gráfico VI.6 que Andalucía representa el 97,6% de los usuarios-visitantes, seguidos del resto de España (1,8%) y Extranjero (0,7%)

Tabla VI.6: Distribución de frecuencias por regiones.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Andalucía	446	97,6	97,6	97,6
	España	8	1,8	1,8	99,3
	Extranjero	3	0,7	0,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

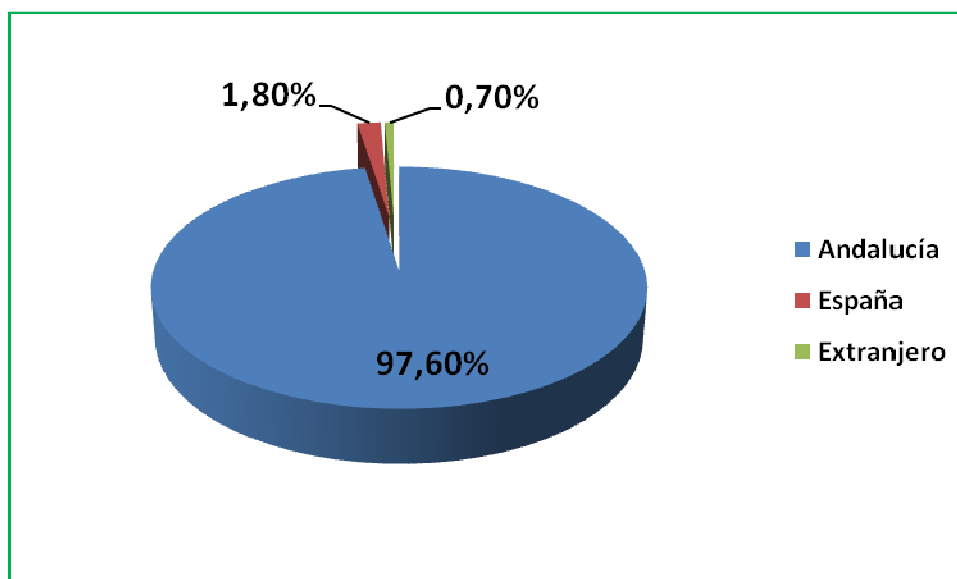


Gráfico VI.6: Distribución de frecuencias por regiones.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.5. ESTADO CIVIL.

Respecto al estado civil el análisis de los datos (tabla VI.7 y gráfico VI.7) nos informa que el estado de “casado/a-conviendo” es el mayoritario para los usuarios-visitantes con un 68,3%. Le sigue algo más atrás “soltero/a” con 27,8%.

Tabla VI.7: Distribución de frecuencias por estado civil.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Soltero/a	127	27,8	27,8	27,8
	Casado/a - conviviendo	312	68,3	68,3	96,1
	Divorciado/a - separado/a	13	2,8	2,8	98,9
	Viudo/a	5	1,1	1,1	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

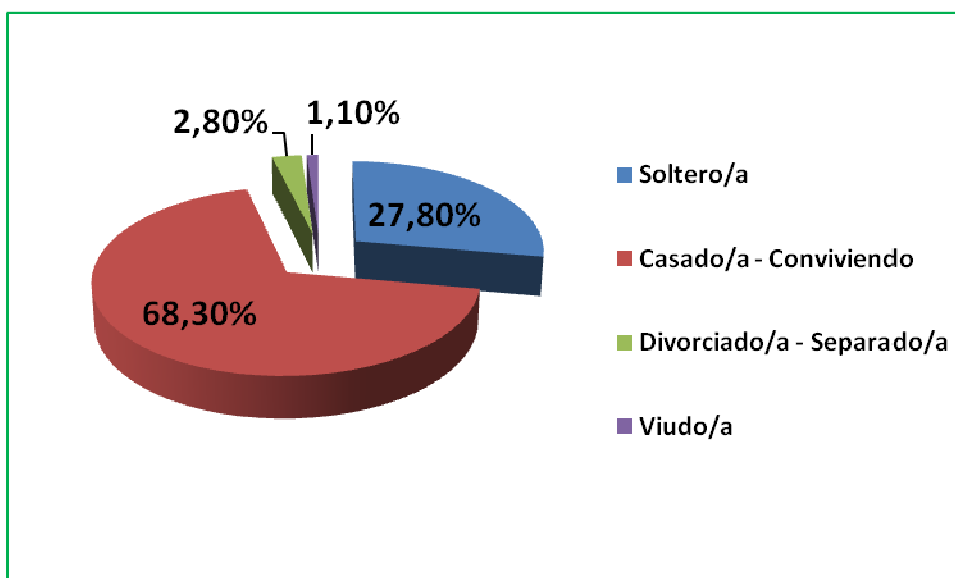


Gráfico VI.7: Distribución de frecuencias por estado civil.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.6. SITUACIÓN SOCIOLABORAL.

La información que se desprende de la situación sociolaboral, mostrada en la tabla VI.8 y gráfico VI.8, nos dice que casi seis de cada diez de los usuarios-visitantes están en situación de “activo/a ocupado/a”. Y la siguiente situación es de “activo/a desempleado/a” con un 14% y en tercer lugar se encuentran los “prejubilado/jubilado/pensionista” con un 13,3%. Lo que confirma que las edades centrales son las que más presencia tienen en las V.V. andaluzas.

Tabla VI.8: Distribución de frecuencias por situación sociolaboral.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Estudiante	21	4,6	4,6	4,6
	Estudia y trabaja	19	4,2	4,2	8,8
	Busca su primer empleo	2	0,4	0,4	9,2
	Activo/a ocupado/a	272	59,5	59,5	68,7
	Activo/a desempleado/a	64	14,0	14,0	82,7
	Labores del hogar	18	3,9	3,9	86,7
	Prejubilado/jubilado/pensionista	61	13,3	13,3	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

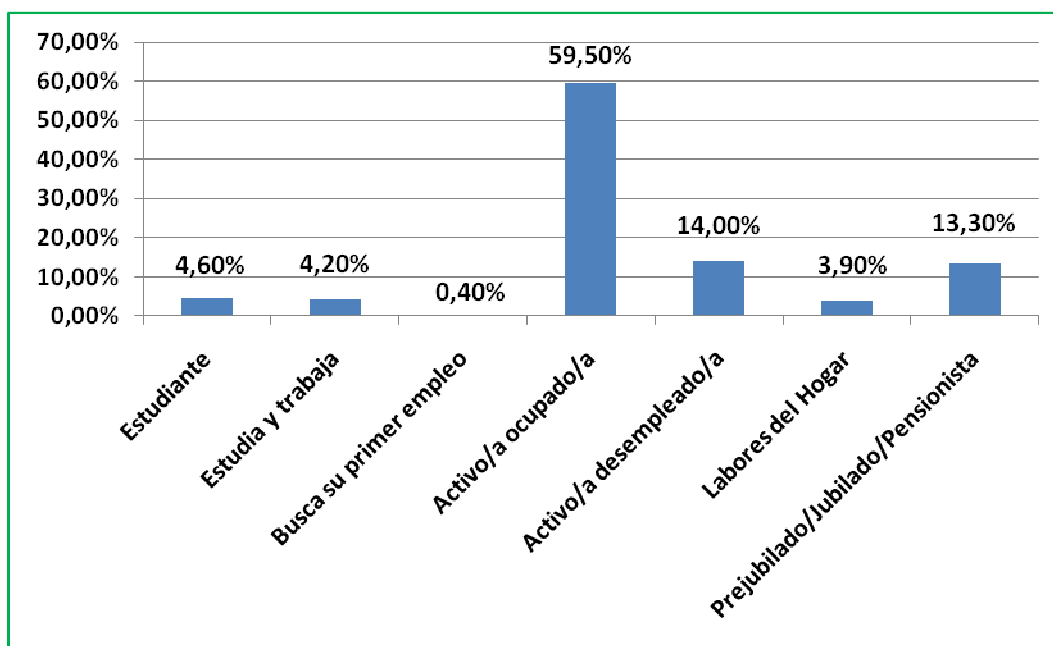


Gráfico VI.8: Distribución de frecuencias por situación sociolaboral.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.7. NIVEL DE ESTUDIOS.

Entre los usuarios-visitantes el nivel de estudios con mayor representación es el de “educación primaria” con un 30,2% y después se encuentran “educación secundaria” con un 19,7%. Es revelador que el colectivo que ostentan “estudios universitarios” están representados con un 26,9% de los casos; por tanto, inferior a la educación primaria (tabla VI.9 y gráfico VI.9).

Tabla VI.9: Distribución de frecuencias por nivel de estudios.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Sin estudios	37	8,1	8,1	8,1
	Educación primaria	138	30,2	30,2	38,3
	Educación secundaria	90	19,7	19,7	58,0
	Formación profesional	69	15,1	15,1	73,1
	Universitario/a medio	65	14,2	14,2	87,3
	Universitario/a superior	54	11,8	11,8	99,1
	Universitario postgraduado/a	4	0,9	0,9	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

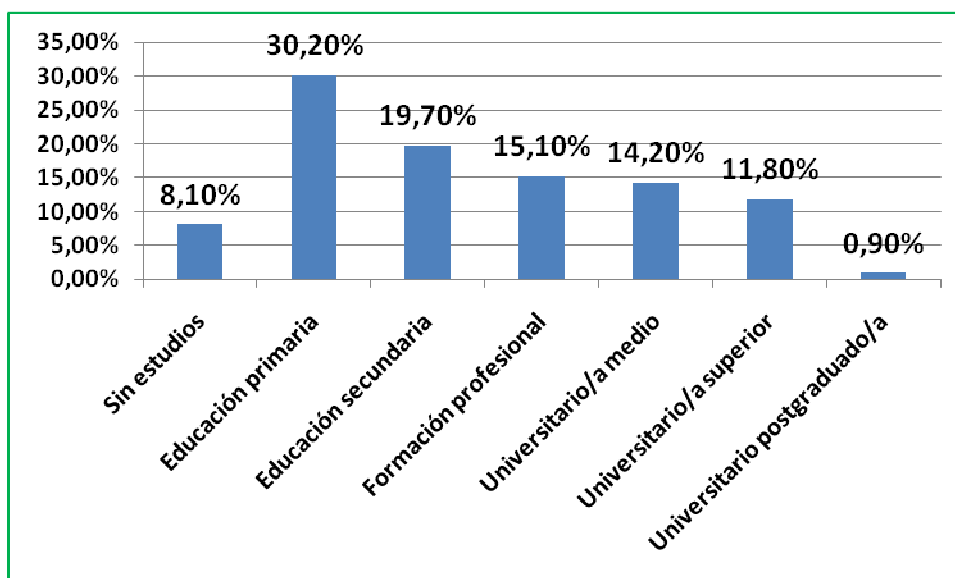


Gráfico VI.9: Distribución de frecuencias por nivel de estudios.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.8. DISCAPACIDAD.

Como se advierte en el marco teórico las V.V. están creadas bajo los principios de la universalidad y accesibilidad. La población asistente a estos viales en Andalucía, afirman que en un 96,5% “no presentan discapacidad” alguna; sin embargo, el colectivo de “discapacitados” es representado por un 3,5%; según vemos en la tabla VI.10 y gráficos VI.10a y 10b.

Tabla VI.10: Distribución de frecuencias por discapacidad.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válidos	Discapacidad física	9	2,0	2,0	2,0
	Discapacidad orgánica	1	0,2	0,2	2,2
	Discapacidad psíquica	3	0,7	0,7	2,8
	Discapacidad sensorial	2	0,4	0,4	3,3
	Discapacidad mixta	1	0,2	0,2	3,5
	No presento discapacidad	441	96,5	96,5	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

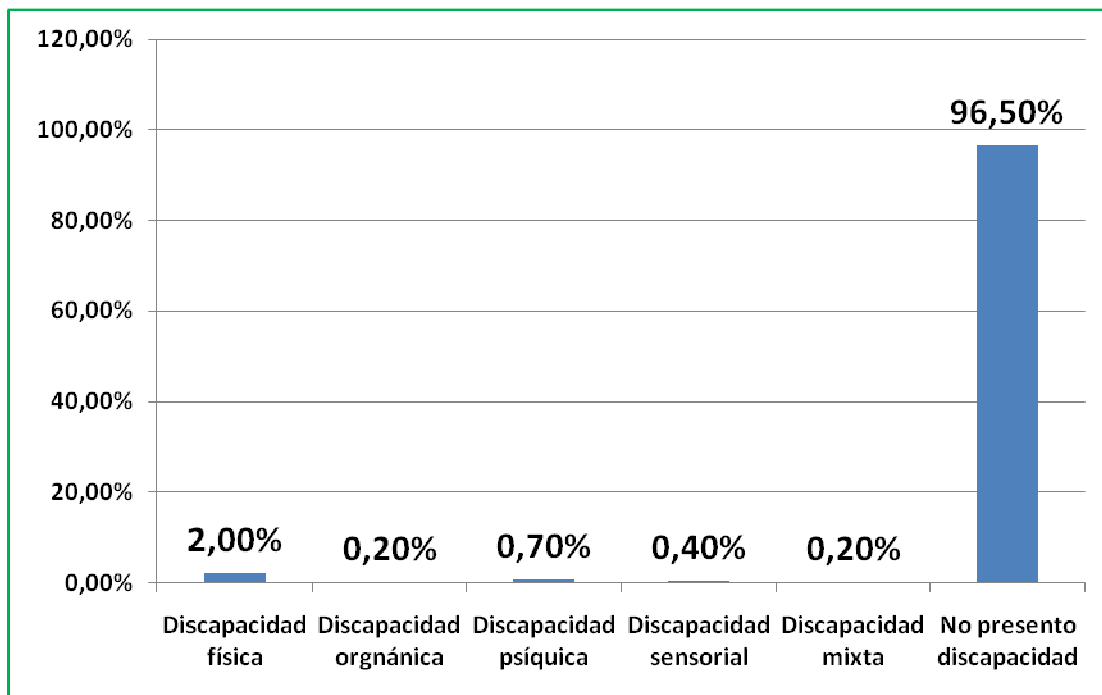


Gráfico VI.10a: Distribución de frecuencias por discapacidad I.
Fuente: Elaboración propia.

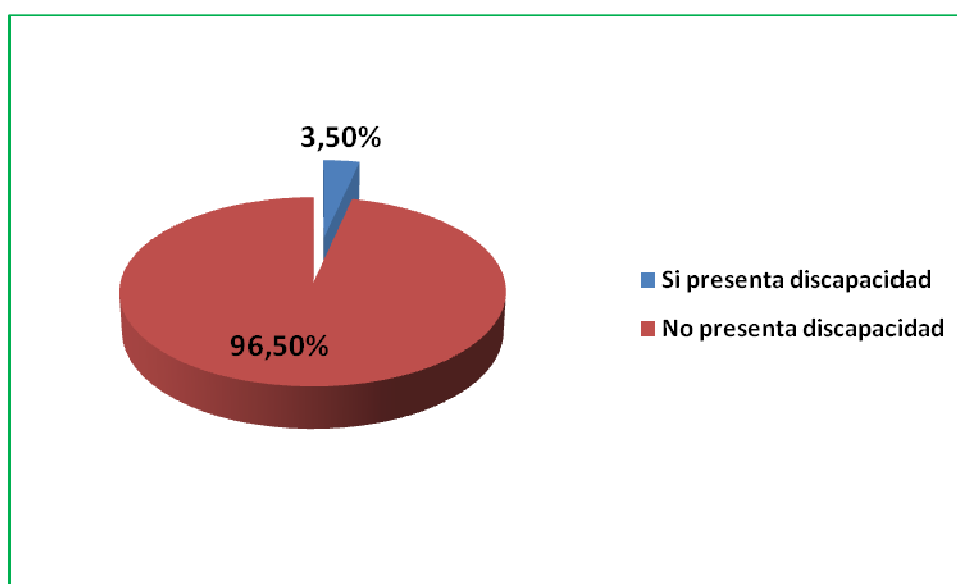


Gráfico VI.10b: Distribución de frecuencias por discapacidad II.
Fuente: Elaboración propia.

1.1.9. FORMA DE USO-VISITA.

La tabla de distribución de frecuencias (tabla VI.11) nos indica que en el instante de responder al cuestionario, la forma de uso-visita de la población de la V.V. está muy repartido entre “caminantes, senderistas” y “ciclistas” que alcanzan un 92,3% del total, no llegando la suma del resto de usos-visitas al 7,7% (gráfico VI.11).

Tabla VI.11: Distribución de frecuencias por forma de uso-visita.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válidos	Caminante, senderista	215	47,0	47,0	47,0
	Ciclista	207	45,3	45,3	92,3
	Corredor	24	5,3	5,3	97,6
	Jinete	3	0,7	0,7	98,3
	Patinador	0	0,0	0,0	0,0
	Movilidad reducida	4	0,9	0,9	99,1
	Otros	4	0,9	0,9	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

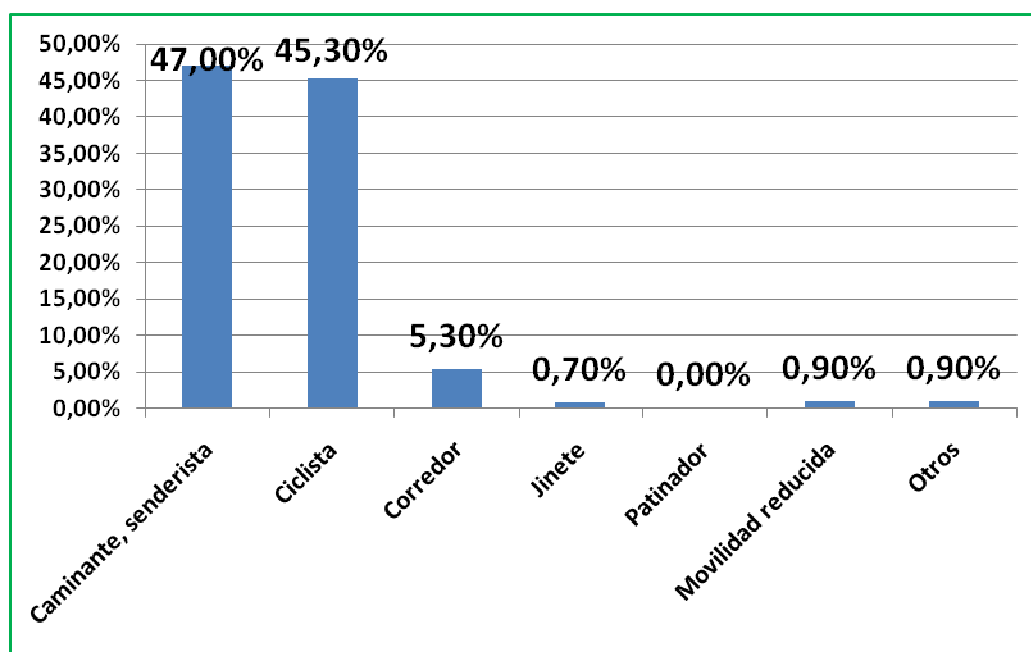


Gráfico VI. 11: Distribución de frecuencias por forma de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

1.1.10. NÚMERO DE ACOMPAÑANTES.

Según los datos obtenidos (tabla VI.12) el número de acompañantes que se desplazan por las V.V. de Andalucía es el siguiente: “solo” en un 42,5%, en “pareja” en un 31,3% y en “grupo” (entendido éste con tres o más acompañantes) en un 26,3% de los casos. Destacar que el mayor porcentaje acumulado es en “pareja” y “grupo”, en total un 57,6 %, por encima de los usuarios que realizan el recorrido solos (42%), como se puede observar en el gráfico VI.12.

Tabla VI.12: Distribución de frecuencias por número de acompañantes.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Solo	194	42,5	42,5	42,5
	Pareja	143	31,3	31,3	73,7
	Grupo	120	26,3	26,3	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

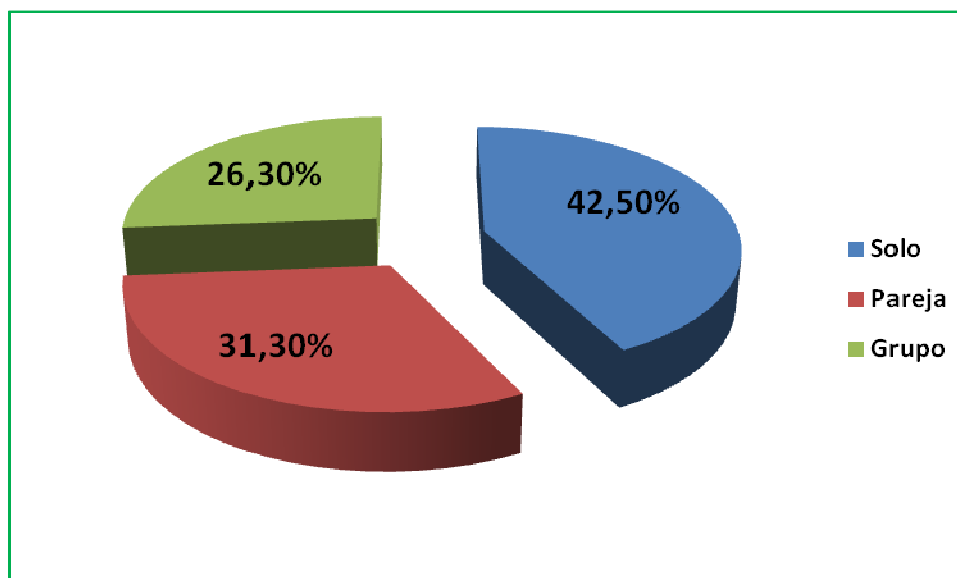


Gráfico VI.12: Distribución de frecuencias por número de acompañantes.

Fuente: Elaboración propia.

1.2. HÁBITOS DEPORTIVOS Y TIEMPO LIBRE DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1.2.1. INTERÉS DEPORTIVO.

El grado de interés de los deportistas-turistas por la actividad físico-deportiva es elevado, entre “bastante” y “mucho” se alcanza el 90,8% de los casos. Estos datos nos dan idea del carácter deportivo de los usuarios-visitantes a estas infraestructuras no motorizadas (tabla VI.13 y gráfico VI.13).

Tabla VI.13: Distribución de frecuencias por interés deportivo.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Mucho	158	34,6	34,6	34,6
	Bastante	257	56,2	56,2	90,8
	Poco	39	8,5	8,5	99,3
	Nada	3	0,7	0,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

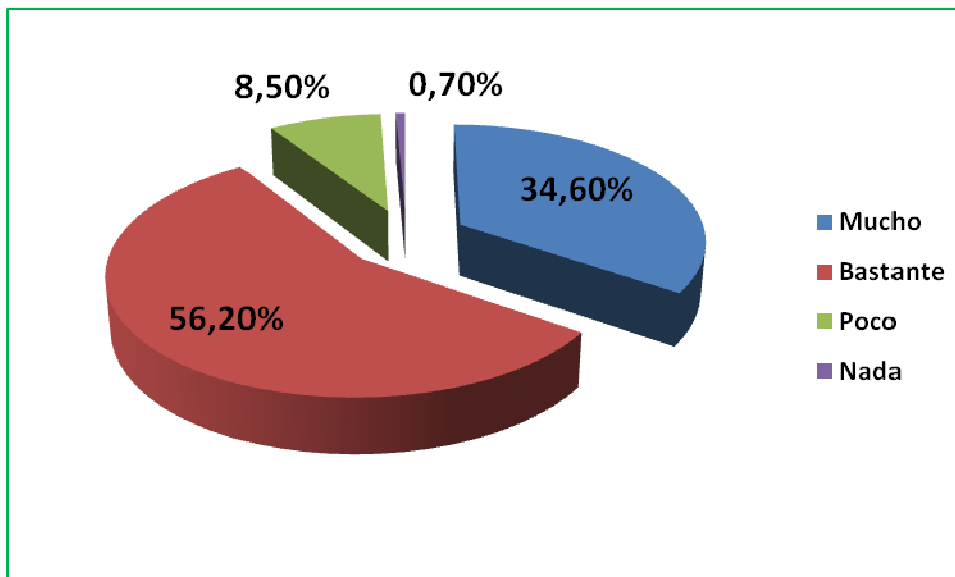


Gráfico VI.13: Distribución de frecuencias por interés deportivo.

Fuente: Elaboración propia.

1.2.2. ACTIVIDAD DEPORTIVA.

A la hora de definir los distintos indicadores de la cuestión, decidimos agrupar las actividades deportivas en grupos por similares características. Las actividades físicas en el medio natural las subdividimos en base al elemento utilizado (Bouet, 1968; Guillén, R., Lapetra, S. Y Casterad, J., 2000). Pero es preciso aclarar que el ciclismo, en todas sus modalidades: en ruta, cicloturismo, mountain bike,... lo incluimos ad hoc en el ítem “deslizamiento con ruedas” para poder tener diferenciado claramente en distintos atributos el senderismo y el ciclismo de montaña, dado que ambos estaría incluidos en las actividades físicas en el medio natural de tierra.

Las actividades deportivas que más practican los usuarios-visitantes de las vías verdes de Andalucía son las que están incluidas en el grupo de “deslizamiento con ruedas” (ciclismo de montaña y patinaje, principalmente) con un 60,4%. Seguido de las “actividades físicas en el medio natural de tierra” (senderismo, escalada, orientación,...) con un 55,1%. Las cuáles se corresponde con las formas de uso más frecuentes en las vías verdes: a pie y en bicicleta (tabla VI.14 y gráfico VI.14).

Tabla VI.14: Distribución de frecuencias por actividades físico deportivas que practica.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Atléticas	129	28,2	328	71,8	457	100,0
Balón y/o pelota	52	11,4	405	88,6	457	100,0
Caza y/o pesca	7	1,5	450	98,5	457	100,0
Combate y/o artes marciales	6	1,3	451	98,7	457	100,0
De gimnasio	49	10,7	408	89,3	457	100,0
Deslizamiento con ruedas	276	60,4	181	39,6	457	100,0
En el medio natural de aire	2	0,4	455	99,6	457	100,0
En el medio natural de agua	26	5,7	431	94,3	457	100,0
En el medio natural de tierra	252	55,1	205	44,9	457	100,0
En el medio natural de nieve	13	2,8	444	97,2	457	100,0
En el medio natural con animales	6	1,3	451	98,7	457	100,0
Gimnásticos y/o bailes	13	2,8	444	97,2	457	100,0
Natación	64	14,0	393	86,0	457	100,0
Lanzamiento y/o precisión	2	0,4	455	99,6	457	100,0
Raqueta y/o implemento	40	8,8	417	91,2	457	100,0
Otros	7	1,5	450	98,5	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

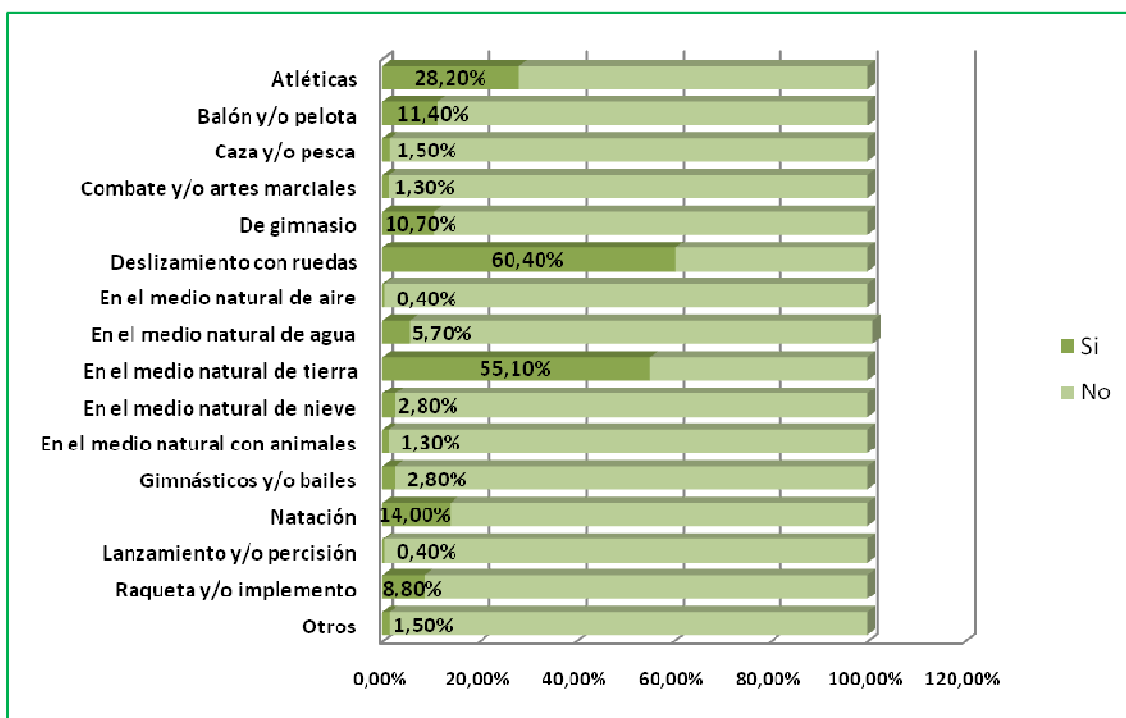


Gráfico VI.14: Distribución de frecuencias por actividades físico deportivas que practica.

Fuente: Elaboración propia.

1.2.3. MOTIVACIÓN DEPORTIVA.

Casi el cien por cien de la muestra manifiestan que realizan actividades físicas deportivas “por mantener y/o mejorar la salud” (96,7%) muy de cercan está el indicador “por hacer actividad física” (96,1%). Por tanto, salud y deporte son las dos excusas principales para practicar deporte por los deportistas-turistas presentes en las vías verdes de Andalucía, según se desprende de los resultados reflejados en la tabla VI.15 y gráfico VI.15.

Tabla VI.15: Distribución de frecuencias por motivación deportiva.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Por contacto con la naturaleza	15	3,3	442	96,7	457	100,0
Por diversión y pasar el tiempo	314	68,7	143	31,3	457	100,0
Por hacer actividad física	439	96,1	18	3,9	457	100,0
Porque le gusta competir	87	19,0	370	81,00	457	100,0
Por mantener la línea	313	68,5	144	31,5	457	100,0
Por mantener y/o mejorar la salud	442	96,7	15	3,3	457	100,0

Por motivos laborales	53	11,6	404	88,4	457	100,0
Por escapar de lo habitual	308	67,4	149	32,6	457	100,0
Por fomentar relaciones sociales y/o familiares	261	57,1	196	42,9	457	100,0
Por vivir el riesgo y aventura	145	31,7	312	68,3	457	100,0
Otros	19	4,2	438	95,8	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

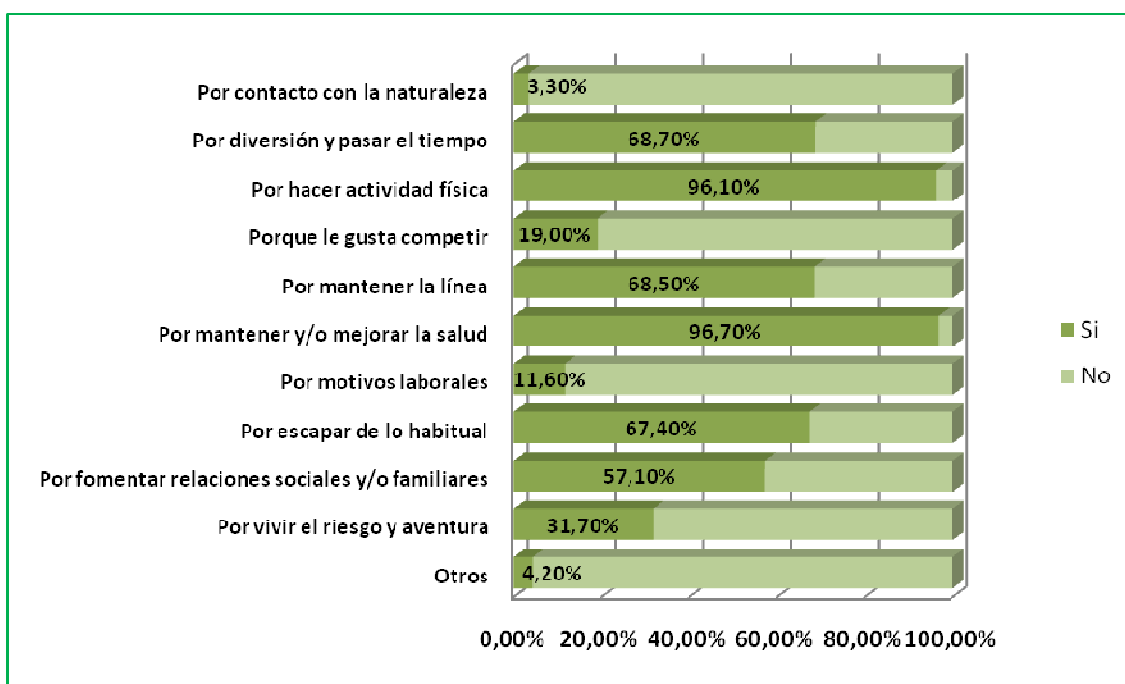


Gráfico VI.15: Distribución de frecuencias por motivación deportiva.

Fuente: Elaboración propia.

1.2.4. DISPONIBILIDAD DE TIEMPO LIBRE.

En cuanto a qué época del año tiene más tiempo libre, la tabla de frecuencias (tabla VI.16) nos señala que casi la mitad de la población nos sorprende afirmando que “en todas por igual”. Después, el “verano” se presenta como la segunda época (37,2%) donde más tiempo libre tienen los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas (gráfico VI.16).

Tabla VI.16: Distribución de frecuencias por disponibilidad de tiempo libre.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
En todas por igual	228	49,9	49,9	49,9
Más en primavera	8	1,8	1,8	51,6
Más en verano	170	37,2	37,2	88,8
Más en otoño	13	2,8	2,8	91,7
Más en invierno	24	5,3	5,3	96,9
Durante el curso escolar	1	0,2	0,2	97,2
Tengo muy poco tiempo libre	11	2,4	2,4	99,6
Otros	2	0,4	0,4	100,0
Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

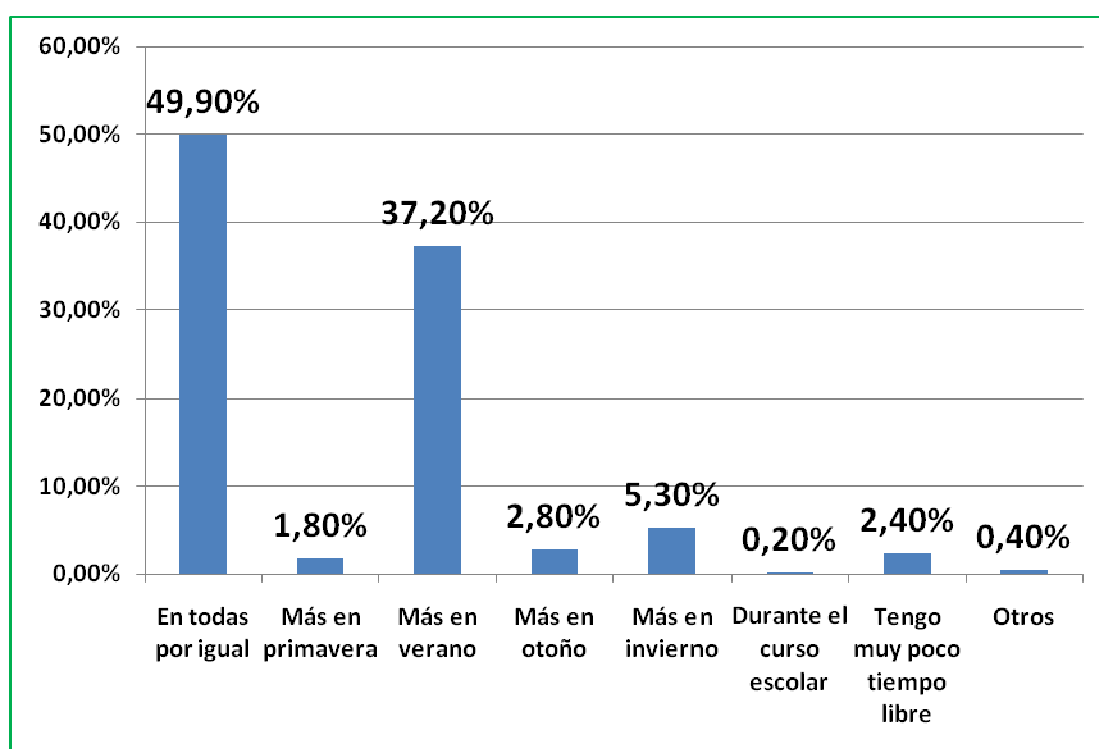


Gráfico VI.16: Distribución de frecuencias por disponibilidad de tiempo libre.

Fuente: Elaboración propia.

1.2.5. EMPLEO DEL TIEMPO LIBRE.

La estadística descriptiva, según aparece en la tabla VI.17 y gráfico VI.17, establece que el tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes en Andalucía se emplea en “hacer deporte” con un 47,5% y “hacer deporte en la vía verde” un 14,7%. En sintonía con los datos obtenidos en la cuestión sobre el grado de interés por la actividad físico-deportiva. Es interesante destacar los bajos resultados encontrados en los atributos relacionados con el “turismo” (4,1%).

Tabla VI.17: Distribución de frecuencias por empleo del tiempo libre.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Estar con amigos/familia/pareja	59	12,9	12,9	12,9
	Actividades culturales / gastronómicas / compras	17	3,7	3,7	16,6
	Hacer deporte	217	47,5	47,5	64,1
	Hacer deporte en la vía verde	67	14,7	14,7	78,8
	Ocio doméstico (tv, Internet, música, leer,...)	30	6,6	6,6	85,3
	Labores sociales	4	0,9	0,9	86,2
	Labores domésticas	19	4,2	4,2	90,4
	Manualidades	8	1,8	1,8	92,1
	Hacer turismo	17	3,7	3,7	95,8
	Hacer turismo visitando vías verdes	2	0,4	0,4	96,3
	Otros	17	3,7	3,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

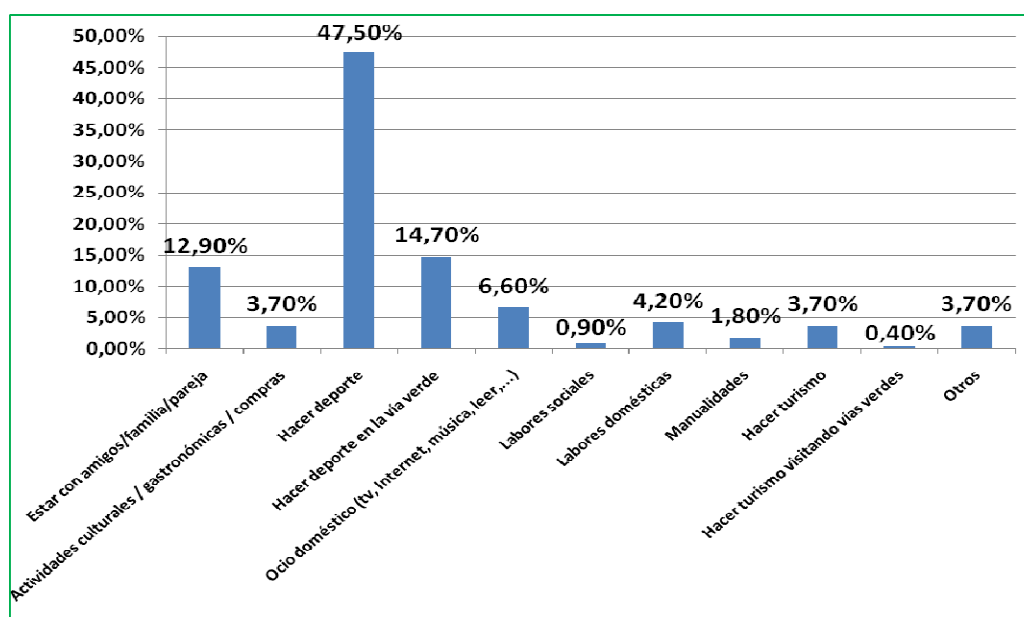


Gráfico VI.17: Distribución de frecuencias por empleo del tiempo libre.

Fuente: Elaboración propia.

1.3. INTERESES Y MOTIVACIONES DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1.3.1. INTERÉS POR USAR-VISITAR OTRAS VÍAS VERDES.

El interés por visitar otras V.V. es muy alto, representado por más de tres cuartos de la población; como vemos en la tabla VI.18 y gráfico VI.18.

Tabla VI.18: Distribución de frecuencias por interés.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si	390	85,3	85,3	85,3
	No	67	14,7	14,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

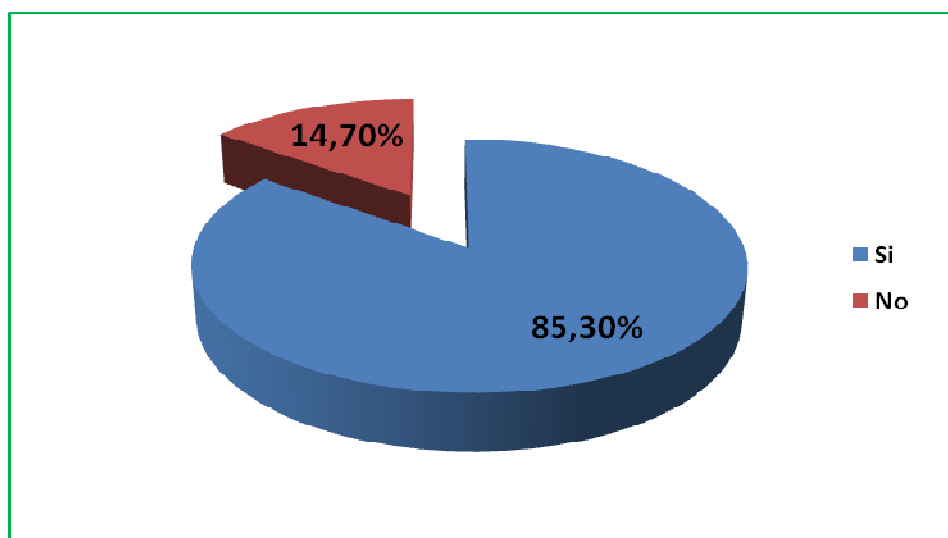


Gráfico VI.18: Distribución de frecuencias por interés.

Fuente: Elaboración propia.

1.3.2. CARACTERÍSTICA PRINCIPAL PARA ELEGIR UNA VÍA VERDE.

Al cuestionar sobre la característica principal que seleccionan los usuarios-visitantes de las vías verdes para elegir una u otra, la elección principal se centra en “cercanía a mi domicilio” con un 44,2%. Sorprende los valores de “naturaleza” con un 16,2% e “infraestructura no motorizada” con un 15,5%” ya que estos son dos rasgos que caracterizan por definición a las vías verdes, vid. la tabla VI.19 y gráfico VI.19.

Tabla VI.19: Distribución de frecuencias por característica principal.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Características técnicas	49	10,7	10,7	10,7
	Naturaleza	74	16,2	16,2	26,9
	Servicios	3	0,7	0,7	27,6
	Infraestructura no motorizada	71	15,5	15,5	43,1
	La comarca	11	2,4	2,4	45,5
	Cercanía a mi domicilio	202	44,2	44,2	89,7
	Por recomendación	22	4,8	4,8	94,5
	No tengo en cuenta nada	8	1,8	1,8	96,3
	Otros	17	3,7	3,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

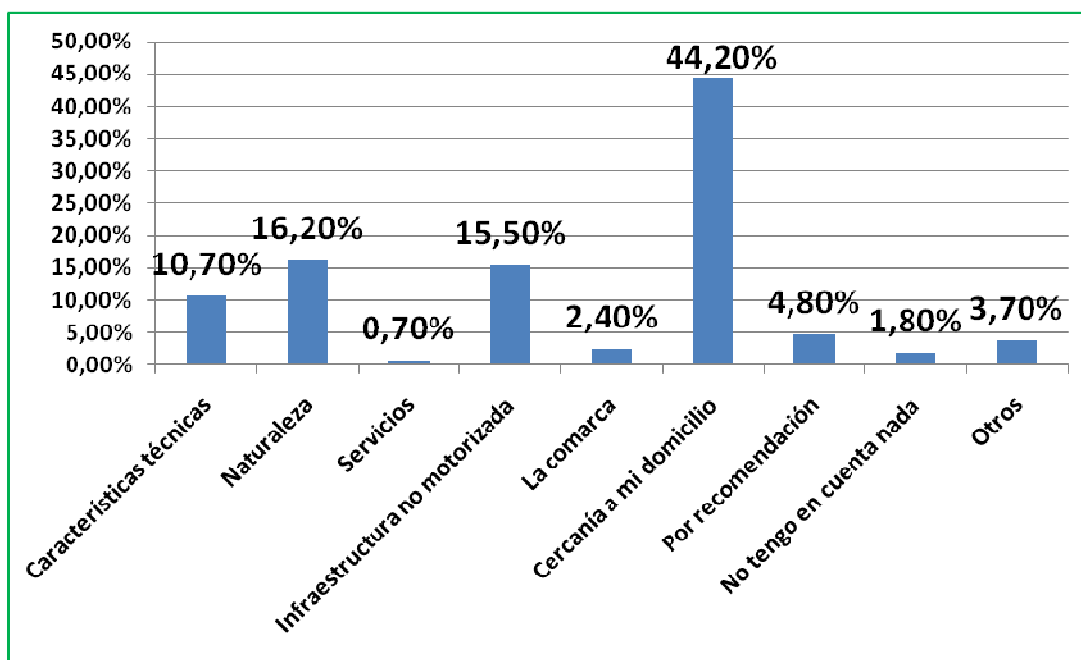


Gráfico VI.19: Distribución de frecuencias por característica principal.
Fuente: Elaboración propia.

1.3.3. MOTIVO PRINCIPAL PARA USAR-VISITAR LAS VÍAS VERDES.

Cinco de cada diez usuarios-visitantes responden que el motivo principal para usar-visitar la vía verde es el “deporte”, en concordancia con los datos obtenidos anteriormente en la motivación para hacer práctica deportiva (tabla VI.20 y gráfico VI.20). Destacar la poca incidencia del “turismo” (1,1%) y la nula elección de la opción “completar el pasaporte de vías verdes”.

Tabla VI.20: Distribución de frecuencias por motivo.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos				
Salud	53	11,6	11,6	11,6
Cercanía a mi domicilio	11	2,4	2,4	14,0
Deporte	231	50,5	50,5	64,6
Diversión	23	5,0	5,0	69,6
Formación	3	0,7	0,7	70,2
Movilidad utilitaria	12	2,6	2,6	72,9
Infraestructura no motorizada	17	3,7	3,7	76,6
Estar con las amistades y/o familiares	16	3,5	3,5	80,1
Contacto con la naturaleza	33	7,2	7,2	87,3
Salir de la rutina	20	4,4	4,4	91,7
Turismo	5	1,1	1,1	92,8
Peregrinación	1	0,2	0,2	93,0
Conocer la vía verde	18	3,9	3,9	96,9
Completar el pasaporte de vías verdes	0	0,0	0,0	0,0
Otros	14	3,1	3,1	100,0
Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

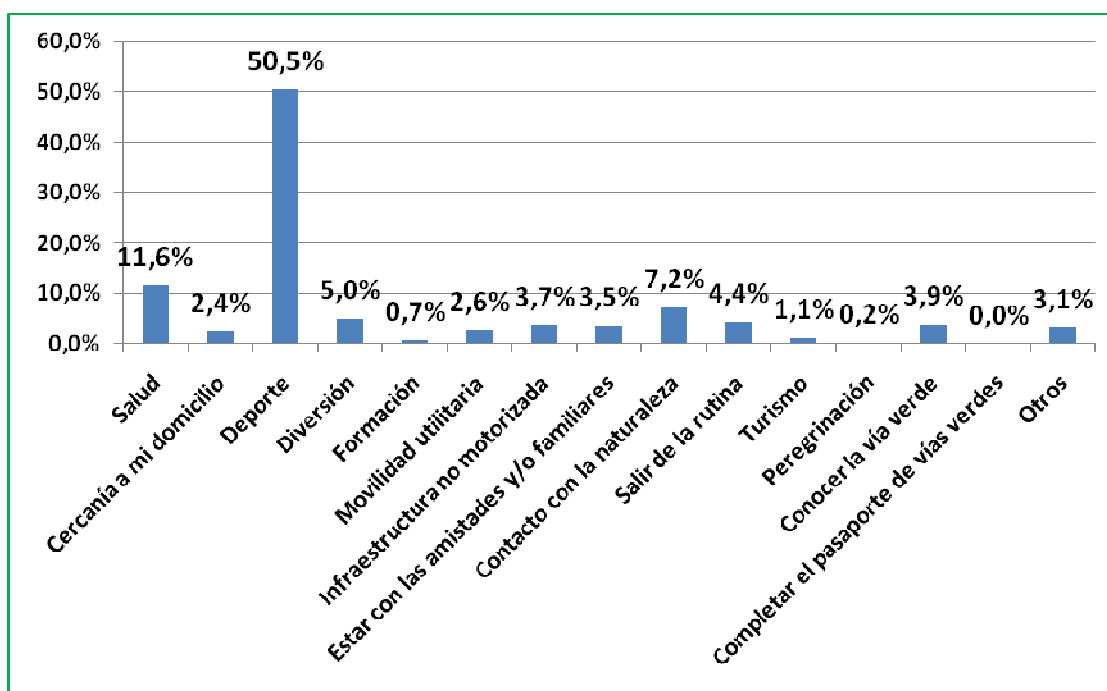


Gráfico VI.20: Distribución de frecuencias por motivo.

Fuente: Elaboración propia.

2. OBJETIVO 2: IDENTIFICAR EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2.1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2.1.1. LOCALIZACIÓN GENERAL DE VISITAS A OTRAS VÍAS VERDES.

Obsérvese que hay diferencias claras entre las visitas realizadas a otras V.V. en Andalucía y las visitas a otras partes de España y/o resto del mundo. Llama la atención que en el interior de la región andaluza los ciudadanos se desplazan a visitar en un 36,1% y, más de la mitad (63,9%) no han visitado otras vías verdes nunca. Los valores hallados en las visitas a otras regiones de España y a otros países aún son más significativos, vid. la tabla VI.21 y gráfico VI.21.

Tabla VI.21: Distribución de frecuencias por localización general de visita a otras vías verdes.

	Sí		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Andalucía	165	36,1	292	63,9	457	100,0
Resto de España	27	5,9	430	94,1	457	100,0
Resto de Europa y/u otros continentes	7	1,5	450	98,5	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

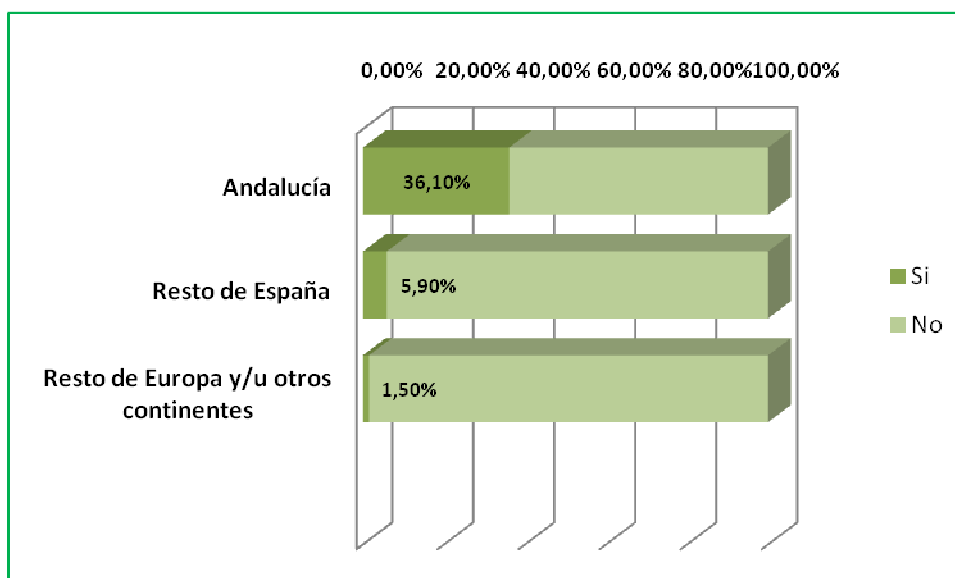


Gráfico VI.21: Distribución de frecuencias por localización general de visita a otras vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.2. LOCALIZACIÓN ESPECÍFICA DE VÍAS VERDES.

Aclaremos que esta pregunta viene del filtro que se realizó en la anterior (P.12 del cuestionario). De ésta, tan solo 165 encuestados señalaron que habían visitado otra/s vía/s verde/s de Andalucía y 292 casos no había visitado ninguna otra vía verde en esta región. Así pues, la muestra para esta pregunta es de 165 y los valores que se dan están ajustados a esta muestra.

La vía verde más visitada por la población, es la Vía Verde del Aceite, dado que sorprende por no ser la vía verde de Andalucía que más número de usuarios por año tiene. En segundo lugar, está la Vía Verde de la Sierra, algo esperado por el número de usuarios al año que presenta. Pero lo que más sorprende es que en tercer lugar esté una infraestructura inaugurada en noviembre del 2010; es decir, en mitad del proceso de trabajo de campo, hablamos de la Vía Verde Guadajoz-Subbética. La Vía Verde de la Subbética, que es la vía con más usuarios por año de Andalucía cae al quinto puesto.

Salvo estos casos, podemos observar que existen escasos desplazamientos para visitar otras vías verdes en Andalucía, tal como vemos en la tabla VI.22 y gráfico VI.22, cuestión apuntalada cuando tan solo 36,1% (165 casos) del total de la muestra (n=457) indicaron que habían visitado alguna vía verde distinta a la que se encontraban en el mismo momento de la entrevista.

Tabla VI.22: Distribución de frecuencias por localización específica de visita a otras vías verdes.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Del Almanzora-Hierro (Almería)	3	1,8	162	98,2	165	100,0
Del Almanzora-Olula (Almería)	2	1,2	163	98,8	165	100,0
De Lucainena (Almería)	0	0	165	100,0	165	100,0
De Costa Ballena (Cádiz)	4	2,4	161	97,6	165	100,0
De la Sierra (Cádiz-Sevilla)	47	28,5	118	71,5	165	100,0
De la Campiña I (Córdoba)	4	2,4	161	97,6	165	100,0
De la Subbética (Córdoba)	31	18,8	134	81,2	165	100,0
Guadajoz-Subbética (Córdoba)	35	21,2	130	78,8	165	100,0
De Sierra Nevada (Granada)	1	0,6	164	99,4	165	100,0
Del Guadiana (Huelva)	2	1,2	163	98,8	165	100,0
Del Litoral (Huelva)	6	3,6	159	96,4	165	100,0
De los Molinos del Agua (Huelva)	6	3,6	159	96,4	165	100,0
Del Odiel (Huelva)	2	1,2	163	98,8	165	100,0
De Riotinto (Huelva)	4	2,4	161	97,6	165	100,0
Del Aceite (Jaén)	51	30,9	114	69,1	165	100,0
Del Guadalimar (Jaén)	4	2,4	161	97,6	165	100,0
De Linares (Jaén)	2	1,2	163	98,8	165	100,0
Minas de Plomo (Jaén)	17	10,3	148	89,7	165	100,0
De Vadollano (Jaén)	13	7,9	152	92,1	165	100,0
De los Alcores (Sevilla)	3	1,8	162	98,2	165	100,0
De la Campiña II (Sevilla)	2	1,2	163	98,8	165	100,0
De Itálica (Sevilla)	5	3,0	160	97,0	165	100,0
De la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla)	34	20,6	131	79,4	165	100,0

Fuente: Elaboración propia.

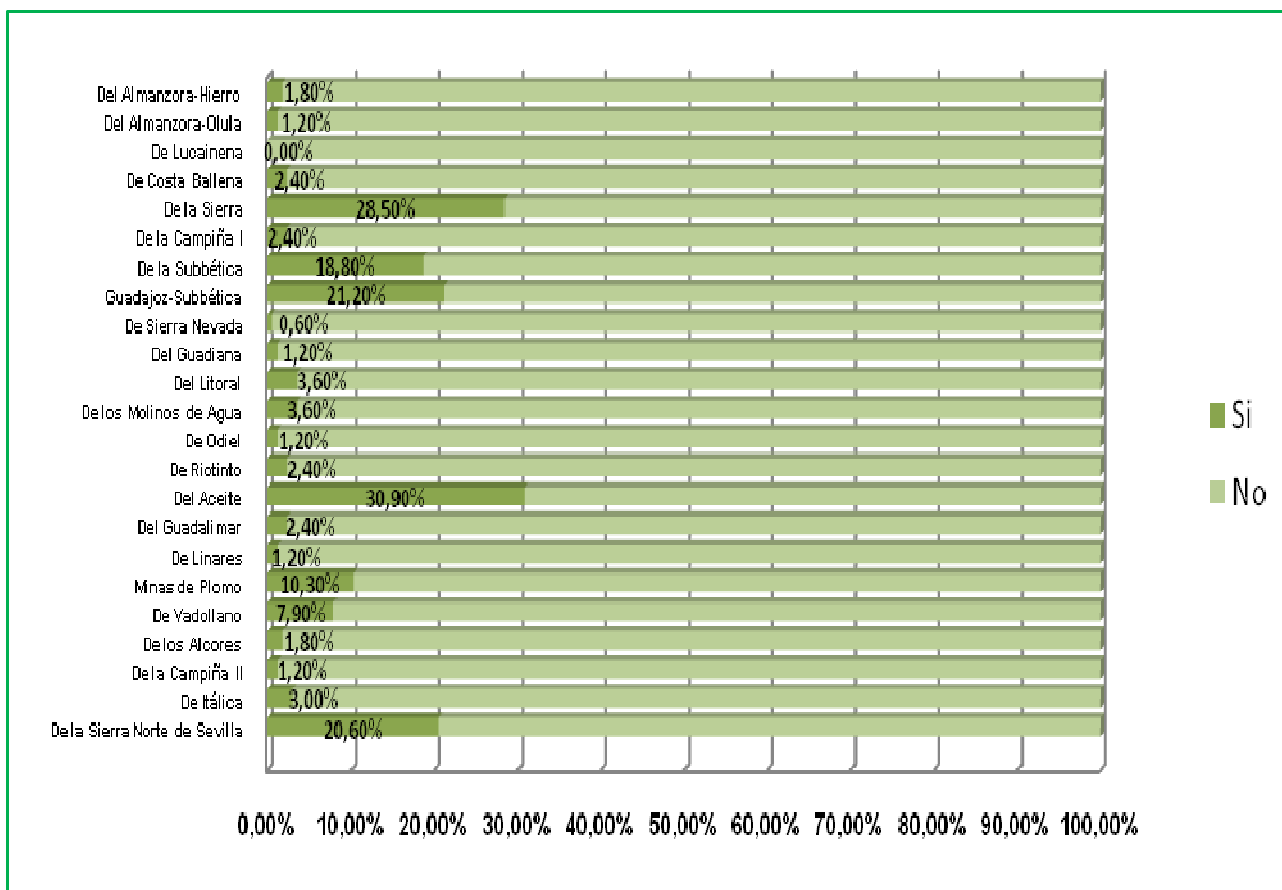


Gráfico VI.22: Distribución de frecuencias por localización específica de visita a otras vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.3. A TRAVÉS DE QUIÉN O QUÉ ENTIDAD ORGANIZA SU USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES.

La población andaluza organiza sus usos-visitas a las V.V., principalmente, “por cuenta propia” (86,0%). No requiriendo otros medios: colectivos, administración, otras personas,... para planificar su asistencia a dichas infraestructuras no motorizadas, vid. la tabla VI.23 y gráfico VI.23). El segundo modo de organizar el uso-visita es “por cuenta de otras personas” con un 17,5%; la poca incidencia de las visitas organizadas a estos viales muestran el poco desarrollo del turismo en las mismas.

Tabla VI.23: Distribución de frecuencias por organización de uso-visita a la vía verde.

	Sí		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Por su cuenta	393	86,0	64	14,0	457	100,0
Por cuenta de otras personas	80	17,5	377	82,5	457	100,0
Club, asociación y/o federación	32	7,0	425	93,0	457	100,0
Empresa del sector	4	0,9	453	99,1	457	100,0
Administración	10	2,2	447	97,8	457	100,0
Centro de trabajo	7	1,5	450	98,5	457	100,0
Centro escolar	6	1,3	451	98,7	457	100,0
Otros	1	0,2	456	99,8	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

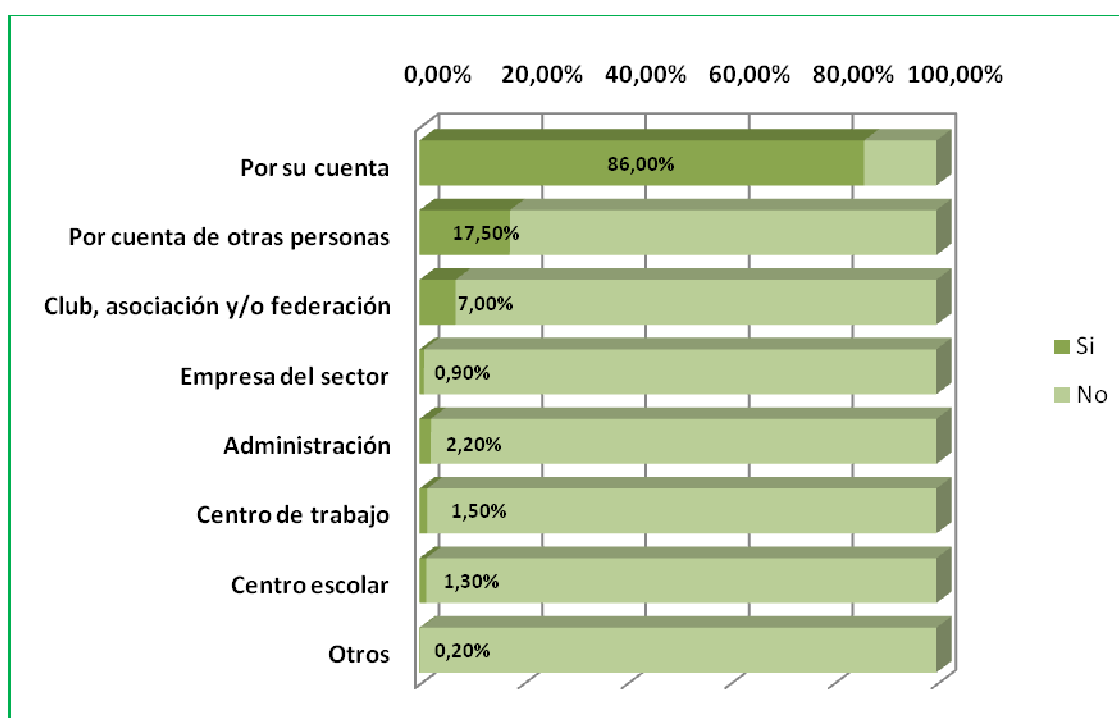


Gráfico VI.23: Distribución de frecuencias por organización de uso-visita a la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.4. CON QUIÉN USA-VISITA LAS VÍAS VERDES.

Las vías verdes andaluzas a tenor de los resultados, son una perfecta excusa para relacionarse con los demás. La situación más común para usar-visitar las mismas son con los “amigos/as” (62,4%); por delante de la “familia” y “pareja”, según vemos en la tabla VI.24 y gráfico VI.24. La compañía de “guía y/o monitores” es muy escaso (1,1%), resultado en consonancia con los datos obtenidos anteriormente.

Tabla VI.24: Distribución de frecuencias por con quién usa-visita a la vía verde.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Solo	152	33,3	305	66,7	457	100,0
Con su familia	175	38,3	282	61,7	457	100,0
Con su pareja	93	20,4	264	79,6	457	100,0
Con sus amistades	285	62,4	172	37,6	457	100,0
Con guía y/o monitor	5	1,1	452	98,9	457	100,0
Con su animal de compañía	38	8,3	419	91,7	457	100,0
Otros	3	0,7	454	99,3	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

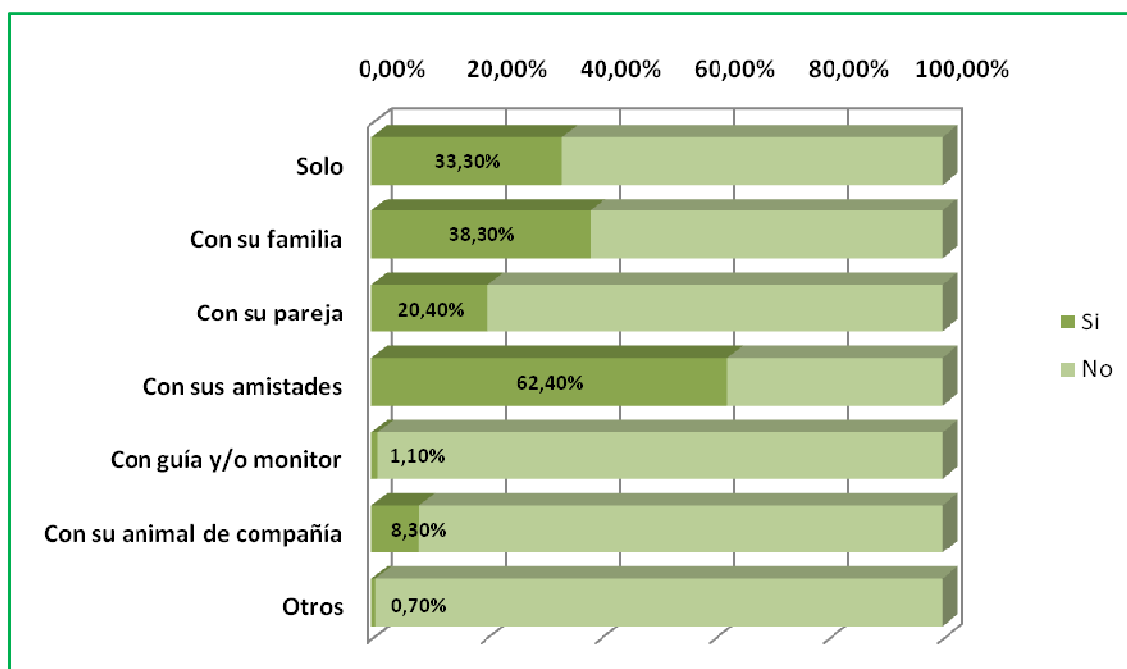


Gráfico VI.24: Distribución de frecuencias por con quién usa-visita a la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.5. CÓMO DISEÑA EL RECORRIDO EN LAS VÍAS VERDES.

Las respuestas a esta cuestión se agruparon en tres apartados, en la primera sección el recorrido se diseña principalmente “entre puntos de referencia” (40,0%), en el segundo apartado lo común es hacer el recorrido “de ida y vuelta” al punto de comienzo (93,4%) y en el tercer formato, el camino se hace mayoritariamente “íntegramente por la vía verde” (78,1%), tal como se ve en la tabla VI.25 y gráfico VI.25.

Tabla VI.25: Distribución de frecuencias por cómo diseña su recorrido en la vía verde.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Por tiempo	181	39,6	276	60,4	457	100,0
Por distancia	180	39,4	277	60,6	457	100,0
Entre puntos de referencia	183	40,0	274	60,0	457	100,0
De ida	50	10,9	407	89,1	457	100,0
De ida y vuelta	427	93,4	30	6,6	457	100,0
Íntegramente por la vía verde	357	78,1	100	21,9	457	100,0
Incluye la vía verde y otro/s camino/s	149	32,6	308	67,4	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

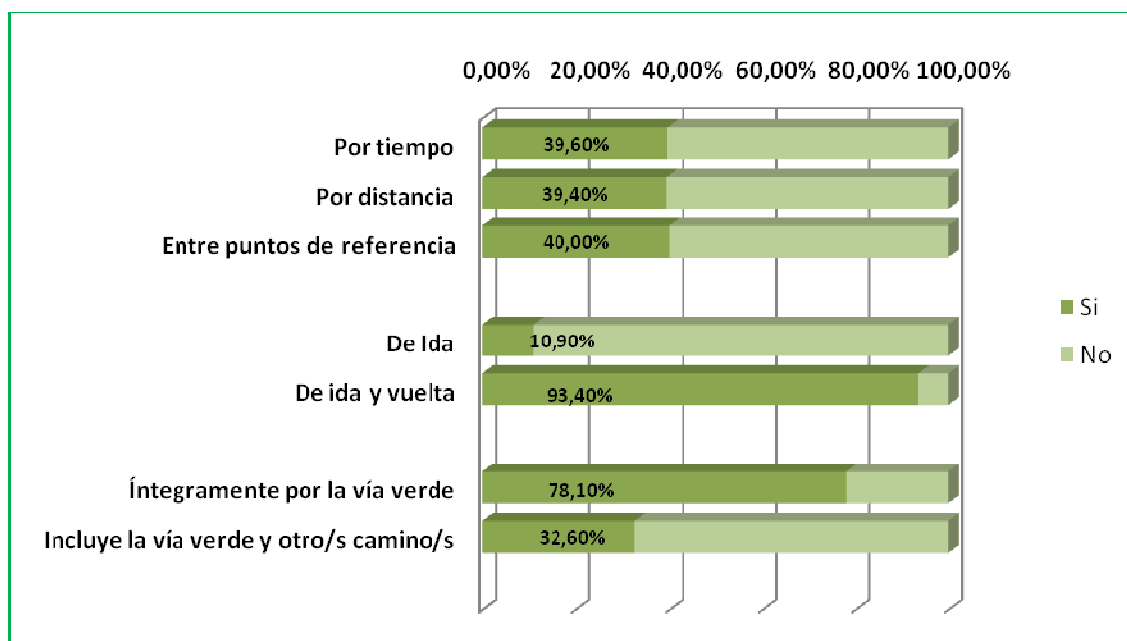


Gráfico VI.25: Distribución de frecuencias por cómo diseña su recorrido en la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.6. CON QUÉ FRECUENCIA SE USAN-VISITAN LAS VÍAS VERDES.

Las V.V. se puede observar como son utilizadas por la población con una alta frecuencia (tabla VI.26 y gráfico VI.26). Más de la mitad de la muestra las utilizan “varias veces en semana” (53,0%) y prácticamente el 10% asiste “semanalmente” (una vez en semana). Se trata de un espacio muy bien acogido por la sociedad.

Tabla VI.26: Distribución de frecuencias por frecuencia de uso-visita.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Varias veces en semana	242	53,0	53,0	53,0
	Semanalmente	43	9,4	9,4	62,4
	Varias veces en el mes	18	3,9	3,9	66,3
	Mensualmente	11	2,4	2,4	68,7
	De vez en cuando (de 6 a 11 veces año)	29	6,3	6,3	75,1
	En raras ocasiones (menos 5 veces año)	40	8,8	8,8	83,8
	Es la primera vez	74	16,2	16,2	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

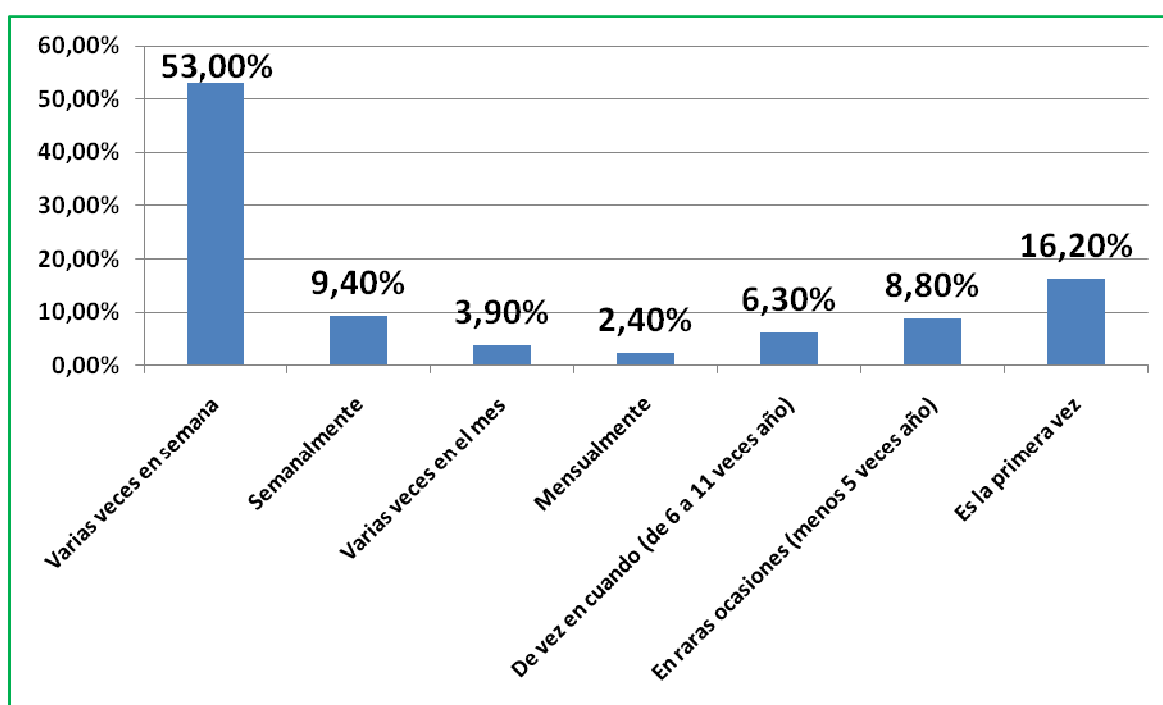


Gráfico VI.26: Distribución de frecuencias por frecuencia de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

Es indicativo que el 16,2% de los usuarios-visitantes afirman que “es la primera vez” que usan-visitan la vía verde donde fue encuestado, a los que contestaron esta opción se les puso un filtro para evitar las tres siguientes cuestiones En esta situación se encontraron 74 elementos muestrales.

2.1.7. EN QUÉ DÍAS SE USAN-VISITAN LAS VÍAS VERDES.

Respecto al día se observa que la mayor asistencia a las V.V. la presenta “cualquier día” con un 43,6%, pero muy cerca están los “fines de semana”, quedando muy atrás aquellos que tan solo acceden a la misma en “días laborables” y “días festivos/puentes” (tabla VI.27 y gráfico VI.27).

Tabla VI. 27: Distribución de frecuencias por día de uso-visita.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válidos	Cualquier día	167	36,5	43,6	43,6
	Días laborables	47	10,3	12,3	55,9
	Fines de semana	164	35,9	42,8	98,7
	Días festivos / puentes	5	1,1	1,3	100,0
	Total	383	83,8	100,0	
Perdidos	No tiene que contestar	74	16,2		
Total		457	100,0		

Fuente: Elaboración propia.

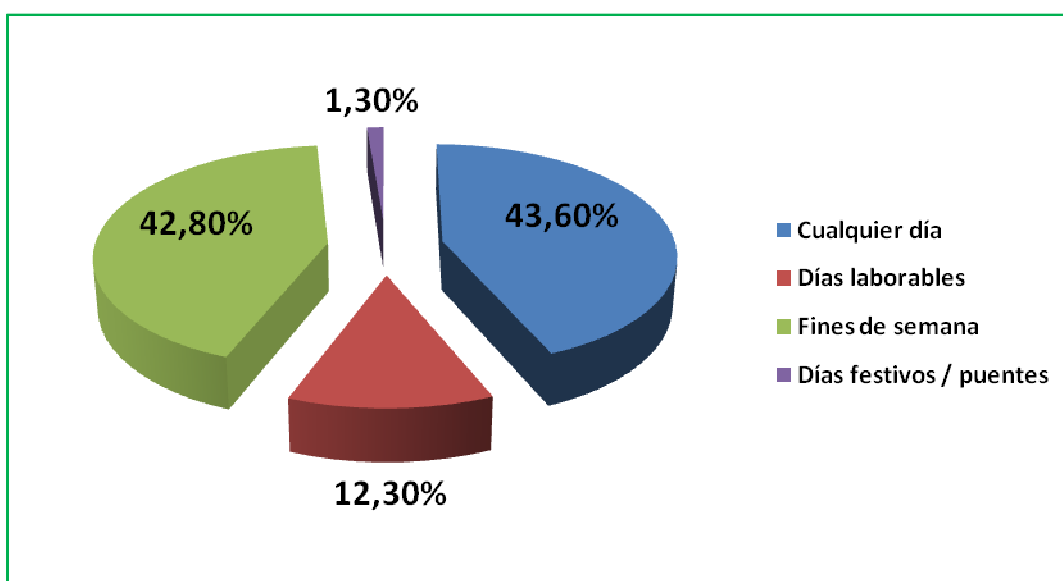


Gráfico VI.27: Distribución de frecuencias por día de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.8. EN QUÉ MOMENTO DEL DÍA SE USAN-VISITAN LAS VÍAS VERDES.

El momento del día más señalado por los usuarios-visitantes es “la mañana” con un 44,1%, seguido de “la tarde” como refleja la tabla VI.28 y gráfico VI.28. Es significativo el valor de 6,8% que afirman estar “todo el día” en las vías verdes, este dato está relacionado con ser infraestructuras utilizadas más por residentes en la zona que utilizan normalmente los servicios complementarios de restauración o por los visitantes que disfrutan de la vía verde y sus posibilidades durante todo el día, en cualquier caso es un dato no despreciable.

Tabla VI. 28: Distribución de frecuencias por momento del día de uso-visita.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válidos	En cualquier momento	76	16,6	19,8	19,8
	Todo el día	26	5,7	6,8	26,6
	Por la mañana	169	37,0	44,1	70,8
	Al medio día	16	3,5	4,2	74,9
	Por la tarde	96	21,0	25,1	100,0
	Por la noche	0	0,0	0,0	
	Total	383	83,8	100,0	
Perdidos	No tiene que contestar	74	16,2		
Total		457	100,0		

Fuente: Elaboración propia.

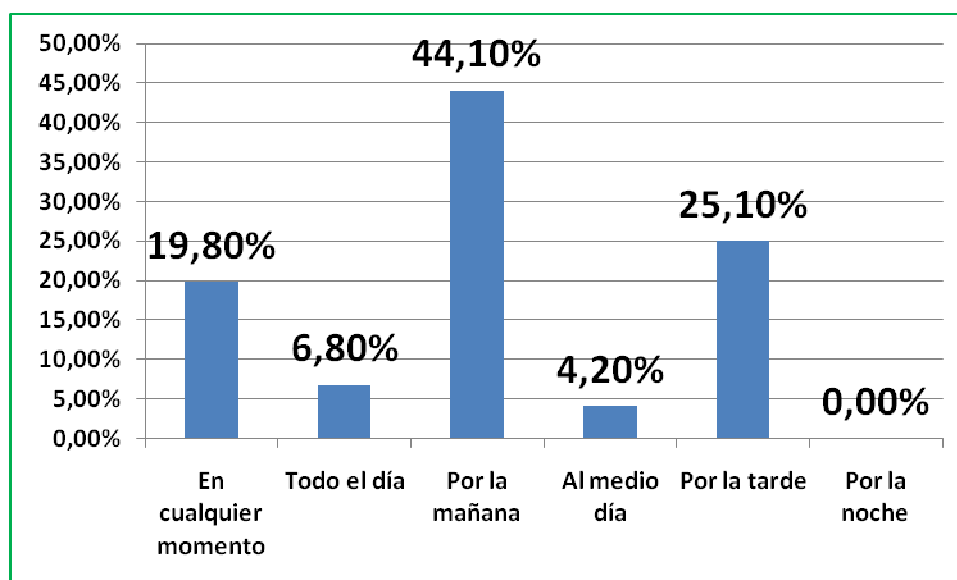


Gráfico VI.28: Distribución de frecuencias por momento del día de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.9. EN QUÉ ESTACIÓN DEL AÑO SE USAN-VISITAN LAS VÍAS VERDES.

En las V.V. andaluzas no se observa estacionalidad en el uso-visita, dado que más de tres cuartos las usan-visitan “en cualquier estación” del año, como podemos apreciar en la tabla VI.29 y gráfico VI.29. Y es curioso como la estación donde más se utiliza es “en verano” (9,4%), relación directa con la cuestión que se hacía anteriormente de en qué época tenían más tiempo libre, afirmando en todas por igual (49,9%) y más en verano (37,2%).

Tabla VI.29: Distribución de frecuencias por estación del año de uso-visita.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje Acumulado
Válidos	En cualquier estación	292	63,9	76,2	76,2
	Más en primavera	11	2,4	2,9	79,1
	Más en verano	36	7,9	9,4	88,5
	Más en otoño	29	6,3	7,6	96,1
	Más en invierno	15	3,3	3,9	100,0
	Durante el curso escolar	0	0,0	0,0	
	Total	383	83,8	100,0	
Perdidos	No tiene que contestar	74	16,2		
Total		457	100,0		

Fuente: Elaboración propia.

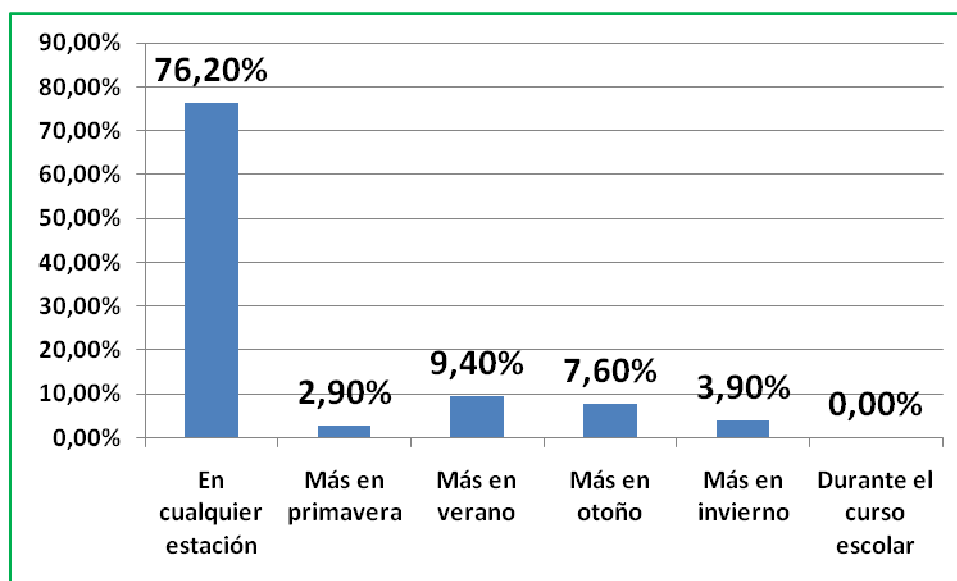


Gráfico VI.29: Distribución de frecuencias por estación del año de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.10. OPINIÓN SOBRE LA EXISTENCIA DE IMPACTO AMBIENTAL DE LAS ACTIVIDADES EN LAS VÍAS VERDES.

A la pregunta de si las actividades físico-deportivas realizadas en la vía verde pueden provocar impactos ambientales positivos o negativos en el entorno, la tabla de frecuencias (tabla VI.30) y su representación gráfica (gráfico VI.30) muestran que más de la mitad de la muestra afirman que “solo habría impacto ambiental positivo” por el contrario tenemos que “solo impacto ambiental negativo” es señalado por un 3,5%. Es interesante ver como algo más de un cuarto consideran que estas prácticas no provocan “ningún impacto”; es decir, ni negativo ni positivo. Más del 10% no se manifiestan al respecto.

Tabla VI.30: Distribución de frecuencias por existencia de impacto ambiental.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Solo impacto ambiental negativo	16	3,5	3,5	3,5
	Solo impacto ambiental positivo	239	52,3	52,3	55,8
	Se provocan ambos	24	5,3	5,3	61,1
	Ningún impacto	124	27,1	27,1	88,2
	No sabe	54	11,8	11,8	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

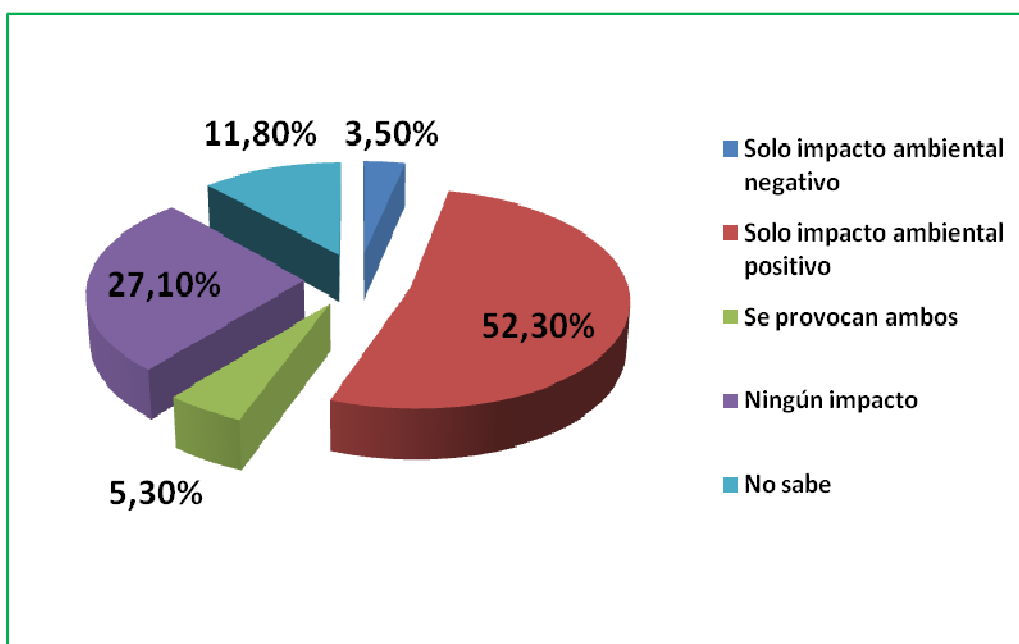


Gráfico VI.30: Distribución de frecuencias por existencia de impacto ambiental.

Fuente: Elaboración propia.

2.1.11. COMPORTAMIENTO AMBIENTAL DURANTE EL USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES.

Los datos manifiestan que el comportamiento ambiental de los deportistas y turistas es respetuoso. Entre los comportamientos positivos el más valorado es “respeto la naturaleza” con un 98,7% y, de los comportamientos no realizados (considerados negativos) el más señalado es “no evito ir con mucha gente a la vía verde” en un 52,7%.

Por otro lado, de aquellos supuestos en los que hace o haría tal o cual comportamiento si existiera la mencionada situación, el comportamiento más valorado afirmativamente es “utilizo/utilizaría las papeleras y/o puntos limpios” con un 98,2%; en cambio, de estos comportamientos, el más indicado en su vertiente negativa es “no llevo/levaría mi animal de compañía amarrado” con un 28,7%, como vemos en la tabla VI.31 y gráfico VI.31.

Tabla VI.31: Distribución de frecuencias por comportamiento ambiental durante el uso-visita a la vía verde.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Evito ir con mucha gente	216	47,3	241	52,7	457	100,0
Respeto el paso de los demás usuarios	449	98,2	8	1,8	457	100,0
Respeto lo indicado por las señales	439	96,1	18	3,9	457	100,0
Respeto el equipamiento y mobiliario	448	98,0	9	2,0	457	100,0
Respeto la naturaleza	451	98,7	6	1,3	457	100,0
Hablo con volumen normal	429	93,9	28	6,1	457	100,0
Llevo/llevaría mi animal de compañía amarrado	326	71,3	131	28,7	457	100,0
Utilizo/utilizaría los baños - servicios	413	90,4	44	9,6	457	100,0
Utilizo/utilizaría bolsas de recogida de excrementos para mi animal de compañía	404	88,4	53	11,6	457	100,0
Utilizo/utilizaría las papeleras y/o puntos limpios	449	98,2	8	1,8	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

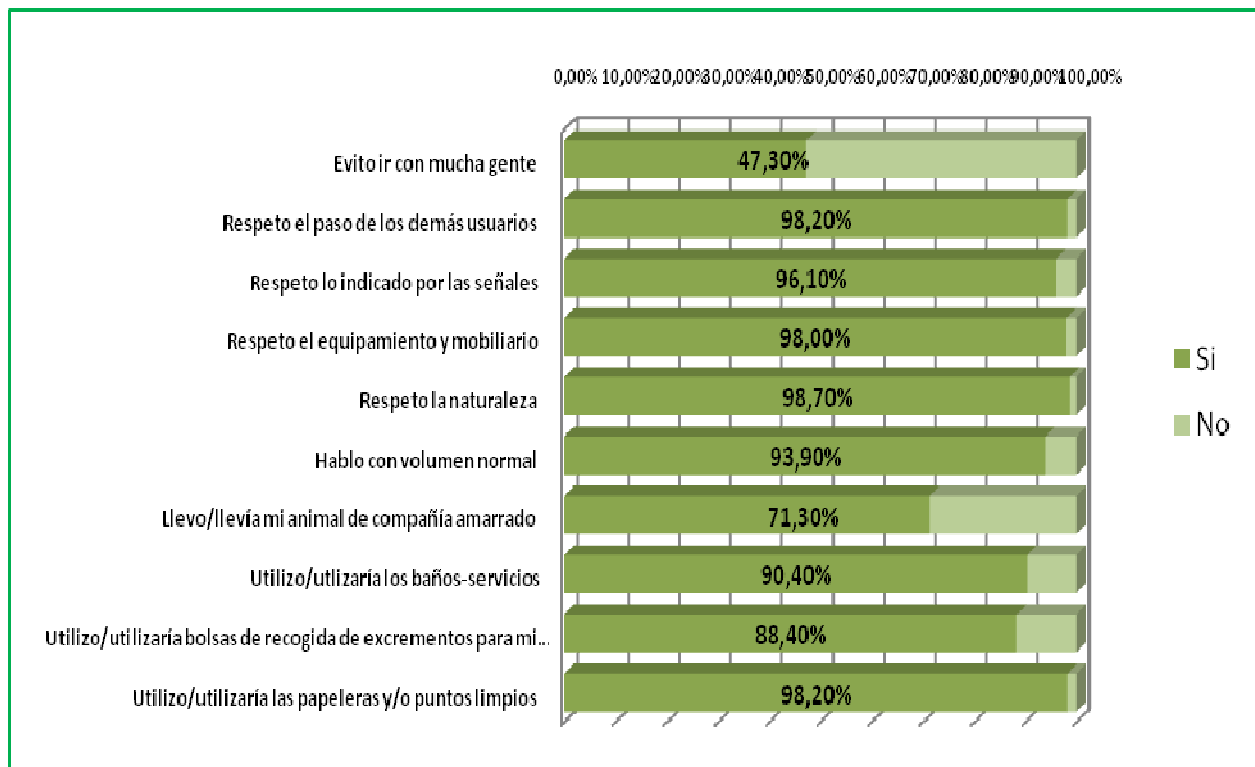


Gráfico VI.31: Distribución de frecuencias por comportamiento ambiental durante el uso-visita a la vía verde.
Fuente: Elaboración propia.

2.2. CARACTERÍSTICAS DEPORTIVAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2.2.1. ACTIVIDAD FÍSICO-DEPORTIVA QUE SE PRACTICA EN LAS VÍAS VERDES.

Quando se le cuestiona a la muestra ¿qué actividades físico deportivas realizan en la vía verde? la respuesta mayoritaria la muestra el “ciclismo” con un 61,9% y, algo más atrás se sitúa el “caminar, pasear, senderismo” con un 57,5%, según vemos en la tabla VI.32 y gráfico VI.32. Una vez más, se observa como los desplazamientos en bicicleta y marchando son hegemónicos, siendo la diferencia entre éstos muy pequeña; al igual que se muestra como otras formas de uso-visita de la V.V. son poco relevantes.

Tabla VI.32: Distribución de frecuencias por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Caminar, pasear, senderismo	263	57,5	194	42,5	457	100,0
Ciclismo	283	61,9	174	38,1	457	100,0
Carrera pedestre	104	22,8	353	77,2	457	100,0
Patinaje	2	0,4	455	99,6	457	100,0
Ruta ecuestre	3	0,7	454	99,3	457	100,0
Otros	6	1,3	451	98,7	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

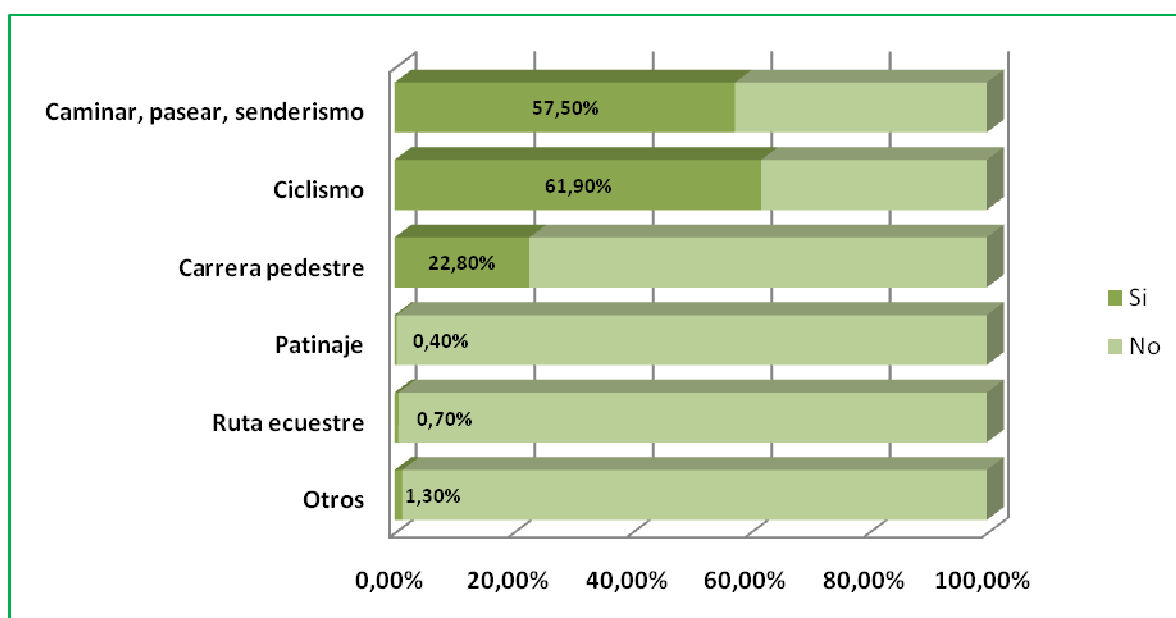


Gráfico VI.32: Distribución de frecuencias por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

2.2.2. PROCEDENCIA DEL MATERIAL DEPORTIVO QUE SE UTILIZA EN LAS VÍAS VERDES.

El material utilizado por los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas es fundamentalmente “personal” con un 62,8%, según observamos en la tabla VI.33 y gráfico VI.33. El atributo “no utilizo material especial” es contestado por el 32,4%; éste es generalmente contestado por los caminantes/senderistas. Destacar que el ítem “alquilado” es señalado en un bajo porcentaje (2,6%). Este tipo de comercios es una de las demandas realizadas por los usuarios-visitantes como se destaca más abajo.

Tabla VI.33: Distribución de frecuencias por procedencia del material deportivo.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	No utilizo material especial	148	32,4	32,4	32,4
	Personal	287	62,8	62,8	95,2
	Prestado	6	1,3	1,3	96,5
	Alquilado	12	2,6	2,6	99,1
	Indistintamente	4	0,9	0,9	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

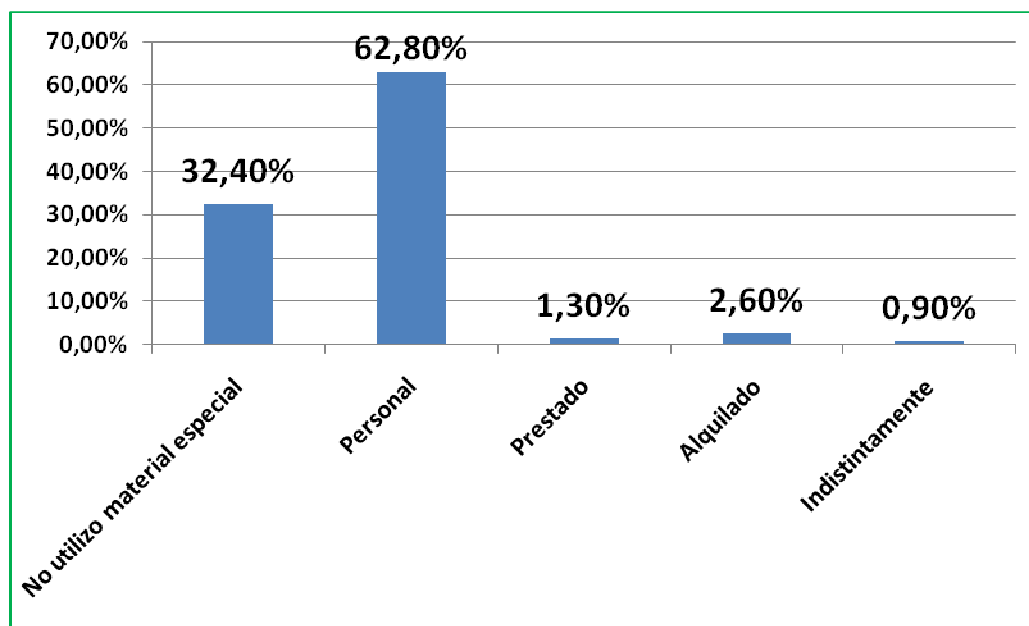


Gráfico VI.33: Distribución de frecuencias por procedencia del material deportivo.

Fuente: Elaboración propia.

2.3. CARACTERÍSTICAS TURÍSTICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2.3.1. TIPO DE TURISMO QUE SE REALIZA EN LAS VÍAS VERDES.

Entre los posibles productos de turismo desarrollados en una V.V., sobresale el consumo de “turismo activo” o “turismo deportivo en la naturaleza” con un 41,1% de la población y el que menos es el “turismo cultural” (3,5%), siendo este una de las demandas como veremos posteriormente. No obstante, se observa que son los que no consumen productos turísticos los que destacan sobremanera (tabla VI.34 y gráfico VI.34).

Tabla VI.34: Distribución de frecuencias por tipo de turismo en la vía verde.

	Sí		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Turismo rural	42	9,2	415	90,8	457	100,0
Turismo activo	188	41,1	269	58,9	457	100,0
Ecoturismo	48	10,5	409	89,5	457	100,0
Turismo cultural	16	3,5	441	96,5	457	100,0
Otros	9	2,0	448	98,0	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

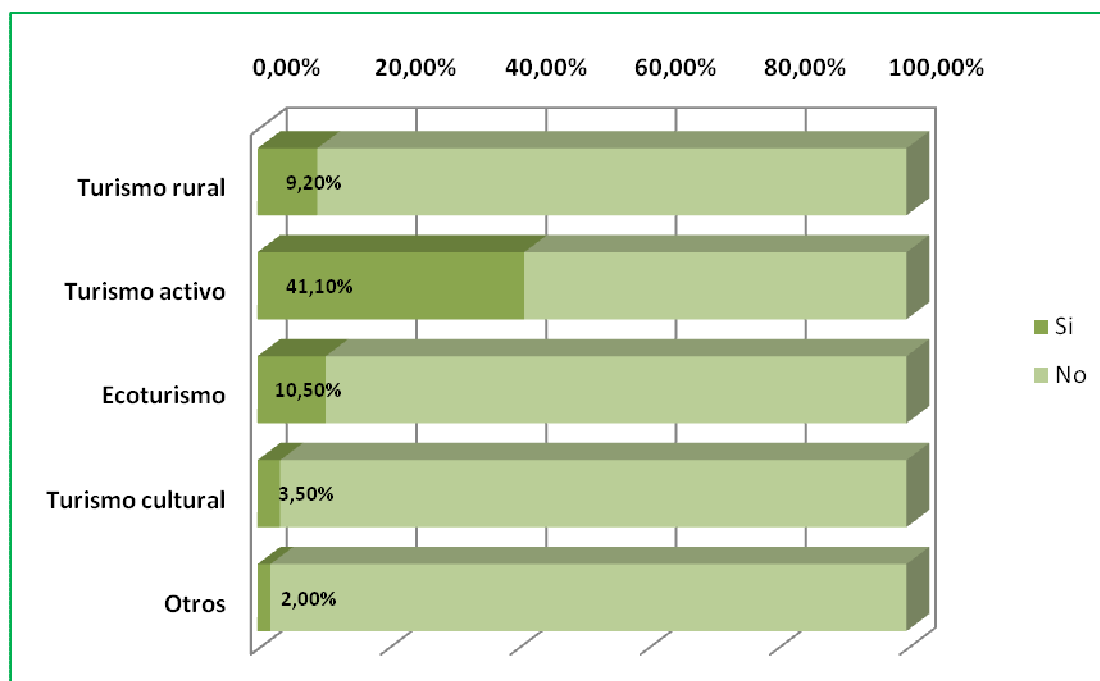


Gráfico VI. 34: Distribución de frecuencias por tipo de turismo en la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

2.3.2. TIPO DE USUARIO-VISITANTE DE LAS VÍAS VERDES.

El 47% de la población “no ha visitado otra vía verde”; no obstante, el 53% de los usuarios-visitantes sí lo han hecho (tabla VI.35 y gráfico VI.35). Lo que nos da pista de que hay desplazamientos para visitar V.V. en Andalucía. Entre éstos, el mayor porcentaje de la población (40,9%) manifiesta no haber dormido en la zona de influencia de la vía verde visitada, con lo que la categoría del visitante es principalmente excursionista.

Tabla VI.35: Distribución de frecuencias por tipo de usuario-visitante.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si pernocta (turista)	55	12,0	12,0	12,0
	No pernocta (excursionista)	187	40,9	40,9	53,0
	No visito otra vía verde	215	47,0	47,0	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

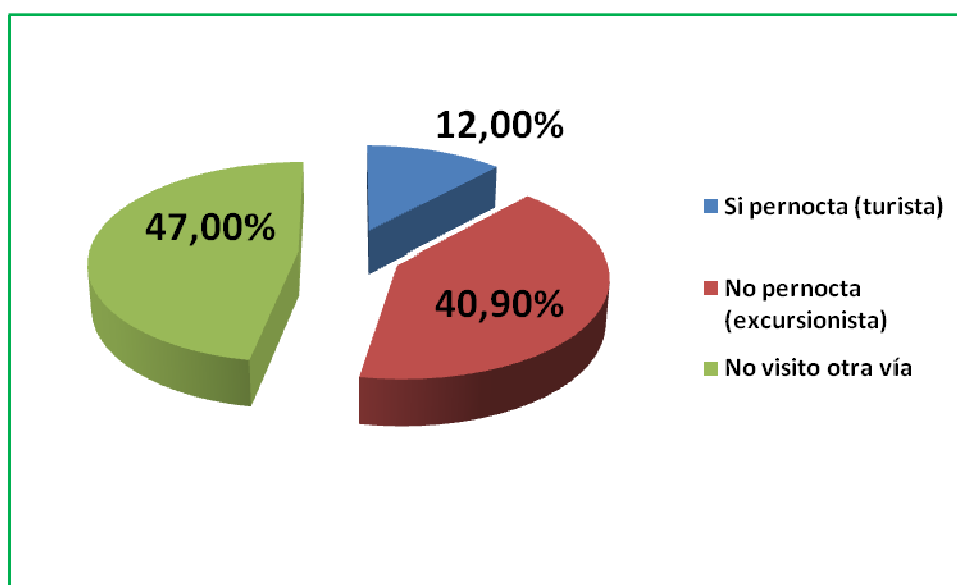


Gráfico VI.35: Distribución de frecuencias por tipo de usuario-visitante.

Fuente: Elaboración propia.

2.3.3. GASTO ECONÓMICO MEDIO EN LAS VÍAS VERDES.

A la pregunta del gasto económico medio que realizan en el propio vial se les cuestionaba por la cantidad de euros a gastar. Pues bien, como aparecen en la tabla VI.36 y gráfico VI.36 casi siete personas de cada diez afirman que no gastan ningún euro en la vía verde (60,8%) y que realicen un gasto de “entre 1 a 50 €” están el 37,4% de los usuarios-visitantes (entre éstos el mayor gasto es de 5€, representado por el 5,9%).

Tabla VI.36: Distribución de frecuencias por gasto económico.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	0 €	278	60,8	60,8	60,8
	De 1 a 50 €	171	37,4	37,4	98,2
	De 51 a 100 €	5	1,1	1,1	99,3
	De 101 a 150 €	2	0,4	0,4	99,8
	De 151 a 200 €	1	0,2	0,2	100,0
	Más de 201 €	0	0,0	0,0	
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

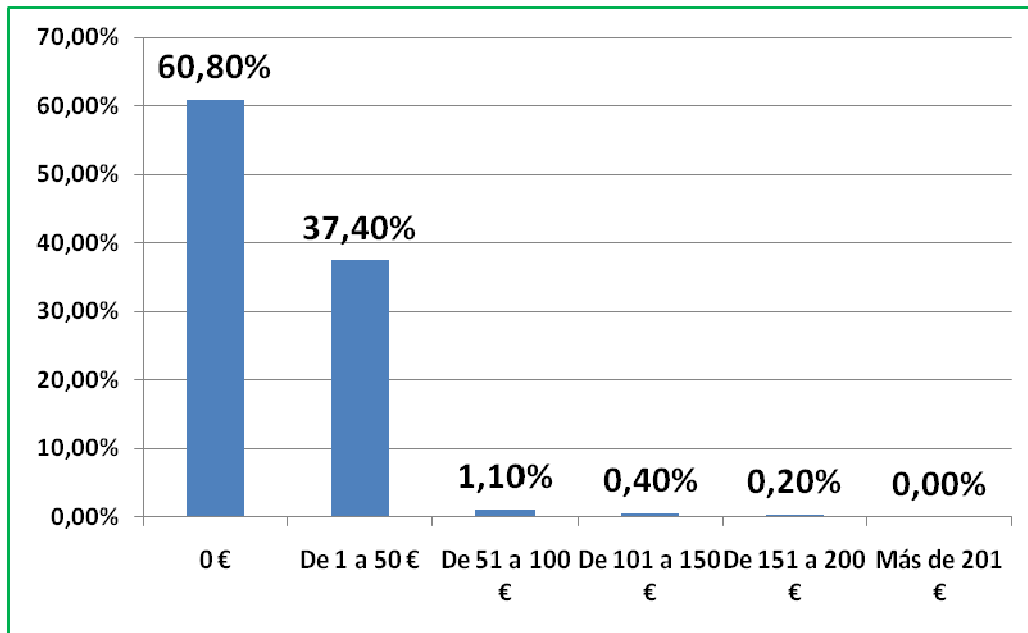


Gráfico VI.36: Distribución de frecuencias por gasto económico.
Fuente: Elaboración propia.

3. OBJETIVO 3: VALORAR A TRAVÉS DE LOS USUARIOS-VISITANTES EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

3.1. VALORACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS-EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y FUNCIONAMIENTO GENERAL DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

3.1.1. INFRAESTRUCTURAS-EQUIPAMIENTOS DE LAS VÍAS VERDES.

La valoración que los usuarios-visitantes hacen de las infraestructuras-equipamientos de las V.V. de Andalucía es moderada; es preciso mejorar en cuatro aspectos: puntos de agua, baños y duchas, señalización para acceder a la vía verde e iluminación. Éstos presentan unos valores de moda y mediana iguales a 3 y unos valores muy cercanos a 3 en la media, que en la escala de valoración presentada en la pregunta correspondiente en el cuestionario indicaba “mal”. Tales resultados los podemos observar en la tabla VI.37 y gráfico VI.37.

Tabla VI.37: Valoración de las infraestructuras-equipamientos de las vías verdes.

	Carreteras de acceso próximas	Puntos de agua	Baños y duchas	Áreas de descanso	Papeleras-contenedores	Puentes-pasarelas-túneles	Miradores u observatorios paisajísticos	Aparcamientos	Firme, cunetas y taludes	Señalización para acceder a la vía verde	Señalización dentro de la vía verde	Iluminación	Arboleda para dar sombra	Seguridad pasiva
Válidos	452	443	388	451	444	417	419	443	455	420	455	401	447	454
Perdidos	5	14	69	6	13	40	38	14	2	37	2	56	10	3
Media	2,16	2,80	2,93	2,12	2,49	2,02	2,14	2,19	2,49	2,54	2,08	2,84	2,34	2,12
Mediana	2,00	3,00	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00	3,00	2,00	3,00	2,00	2,00
Moda	2	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2
Desv. típ.	0,538	0,649	0,598	0,550	0,639	0,499	0,616	0,633	0,727	0,659	0,516	0,673	0,639	0,635
Varianza	0,289	0,421	0,357	0,302	0,409	0,249	0,380	0,401	0,528	0,435	0,266	0,453	0,409	0,404
Mínimo	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4

Fuente: Elaboración propia.



Gráfico VI.37: Valoración de las infraestructuras-equipamientos de las vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

3.1.2. SERVICIOS COMPLEMENTARIOS DE LAS VÍAS VERDES.

Los servicios complementarios de las V.V. andaluzas son valorados negativamente por sus usuarios-visitantes, dado que de los siete ítems seis presentan resultados de moda y mediana igual a 3 (tabla VI.38 y gráfico VI.38). Hay que mejorar: puntos de información-centro de visitantes, alojamiento turístico, comercio de productos típicos y/o recuerdos, comercio de venta, alquiler y/o arreglo de material deportivo, transporte público y empresas del sector.

Tabla VI.38: Valoración de los servicios complementarios de las vías verdes.

	Puntos de información -centro de visitantes	Bar-restaurante	Alojamiento o turístico	Comercio de productos típicos y/o recuerdos	Comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo	Transporte público	Empresa de turismo activo, servicios deportivos y/o educación ambiental
Válidos	406	426	350	358	408	317	262
Perdidos	51	31	107	99	49	140	195
Media	2,51	2,38	2,59	2,75	2,70	2,86	2,79
Mediana	3,00	2,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Moda	3	2	3	3	3	3	3
Desv. típ.	0,746	0,643	0,644	0,616	0,752	0,559	0,622
Varianza	0,557	0,414	0,415	0,379	0,566	0,312	0,386
Mínimo	1	1	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	4	4	4	4

Fuente: Elaboración propia.

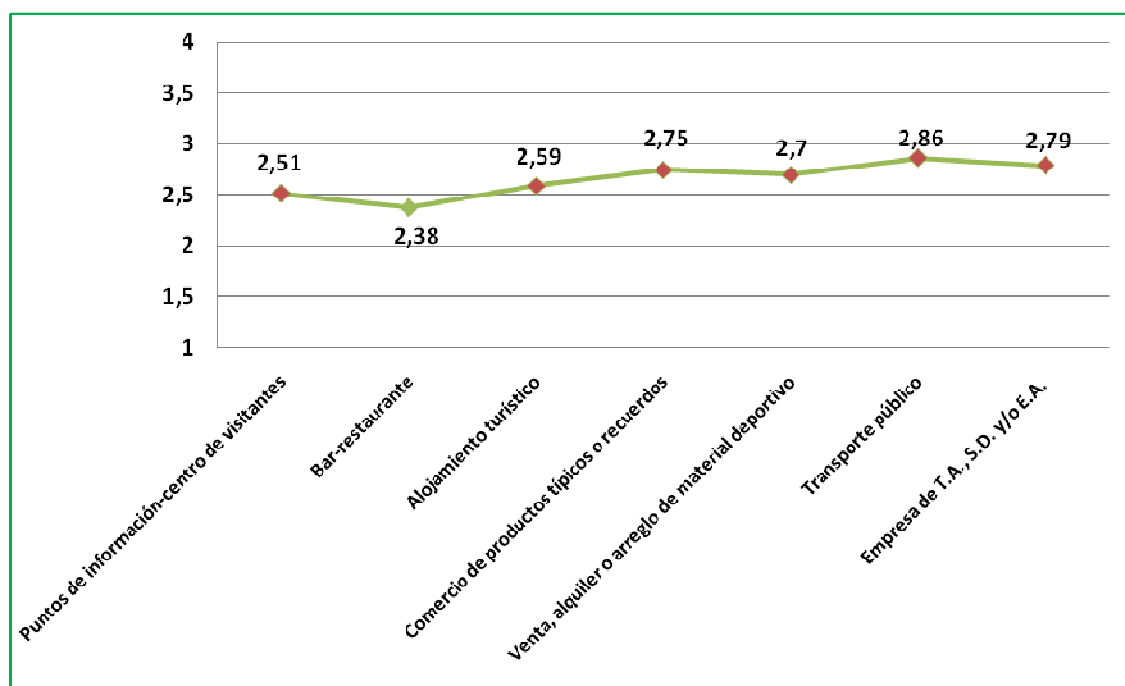


Gráfico VI.38: Valoración de los servicios complementarios de las vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

3.1.3. ZONAS DEPORTIVAS-RECREATIVAS DE LAS VÍAS VERDES.

Ninguna de las distintas zonas deportivas-recreativas propuestas a los encuestados ha sido valorada positivamente. Pero también es preciso indicar que en los tres primeros valores de la variable hay numerosos casos perdidos, debido posiblemente a ser zonas de actividades deportivas muy técnicas y la población no las conozca. Si obviamos entonces las tres primeras zonas y nos centramos en las tres siguientes, donde hay menos casos perdidos, las “áreas de juegos infantiles”

(columpios, balancines, toboganes,...) serían las más demandadas, seguidos de las “áreas de mantenimiento físico” (zonas de aparatos de gimnasia) y las “pistas deportivas anexas” (petanca, canasta de baloncesto, portería de fútbol-sala, piscina,...), según vemos en la tabla VI.39 y gráfico VI.39.

Tabla VI.39: Valoración de zonas deportivas-recreativas de las vías verdes.

	Zona de escalada	Zona de orientación deportiva	Zona de técnicas espeleológicas	Pista deportiva anexa	Área de juegos infantiles	Área de mantenimiento físico
Válidos	194	198	219	367	441	415
Perdidos	263	259	238	90	16	42
Media	2,76	2,71	2,68	2,89	2,55	2,82
Mediana	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00
Moda	3	3	3	3	3	3
Desv. típ.	0,609	0,617	0,621	0,554	0,666	0,637
Varianza	0,371	0,381	0,385	0,307	0,443	0,406
Mínimo	1	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	4	4	4

Fuente: Elaboración propia.

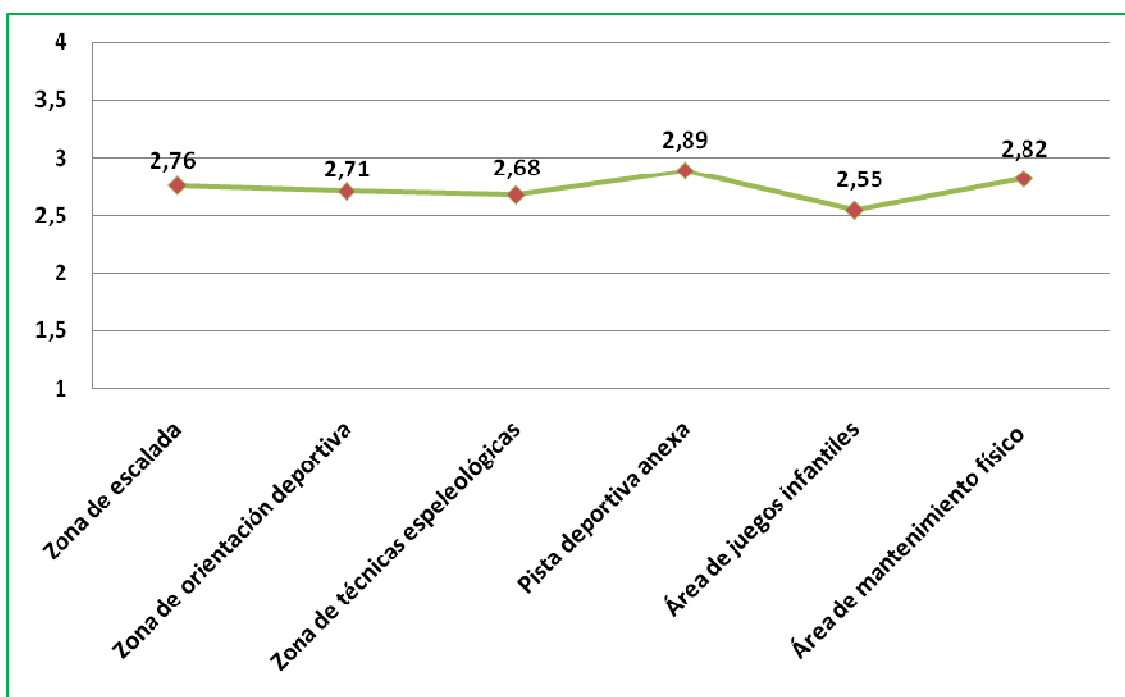


Gráfico VI.39: Valoración de zonas deportivas-recreativas de las vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

3.1.4. FUNCIONAMIENTO GENERAL DE LAS VÍAS VERDES.

El apartado que hemos denominado funcionamiento general de las V.V. ha sido valorado positivamente (tabla VI.40 y gráfico VI.40); no obstante, es preciso mejorar en el “servicio de vigilancia” (policía local, SEPRONA, patrulla verde,...).

Tabla VI.40: Valoración del funcionamiento general de las vías verdes.

	Mantenimiento y conservación	Servicio de vigilancia	Conservación del patrimonio ferroviario	Seguridad	Velocidad de los ciclistas	Ausencia de barreras arquitectónicas	Ausencia del vandalismo
Válidos	454	406	430	444	454	445	451
Perdidos	3	51	27	13	3	12	6
Media	2,44	2,83	2,29	2,19	2,20	2,26	2,28
Mediana	2,00	3,00	2,00	2,00	2,00	2,00	2,00
Moda	2	3	2	2	2	2	2
Desv. típ.	0,763	0,688	0,703	0,661	0,551	0,623	0,791
Varianza	0,582	0,474	0,495	0,436	0,304	0,388	0,625
Mínimo	1	1	1	1	1	1	1
Máximo	4	4	4	4	4	4	4

Fuente: Elaboración propia.

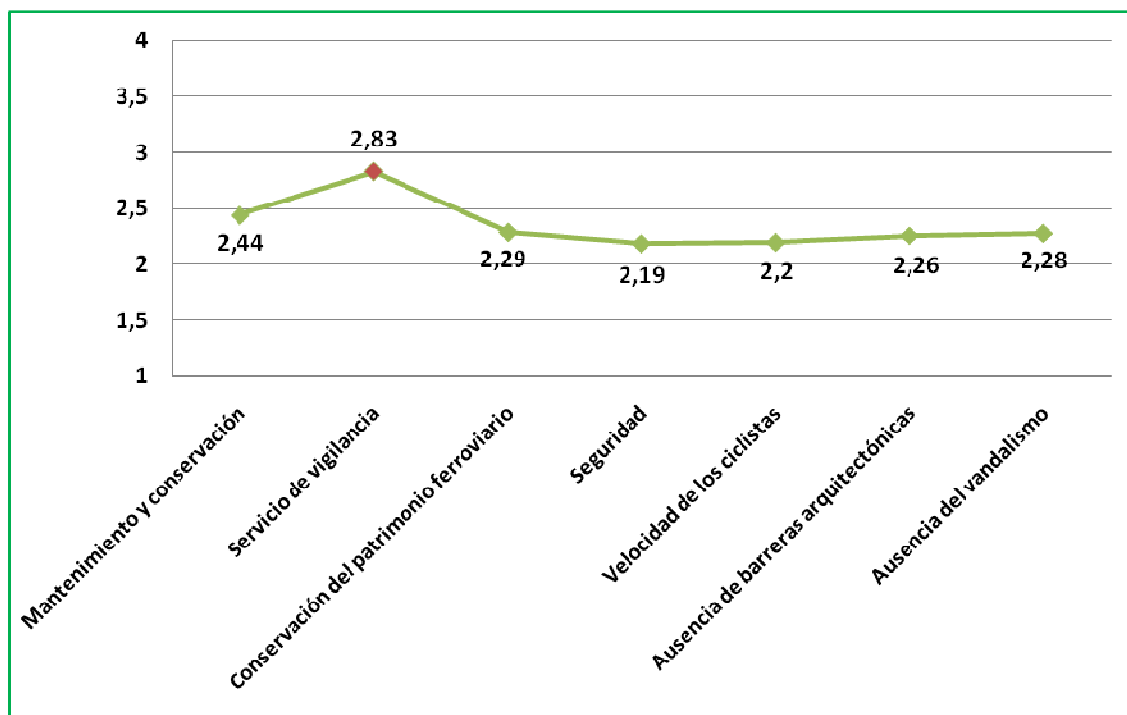


Gráfico VI.40a: Valoración del funcionamiento general de las vías verdes.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación, en el gráfico VI.40b presentamos un polígono de frecuencias que aglutina los resultados de las anteriores cuatro variables.

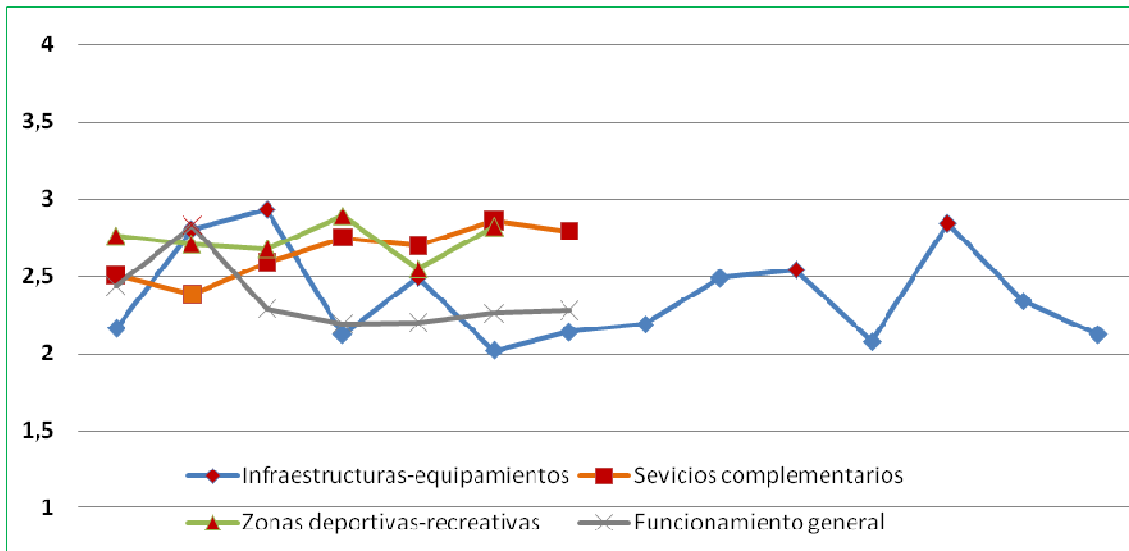


Gráfico VI.40b: Valoración conjunta de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios, zonas deportivas-recreativas y funcionamiento general de las vías verdes.
Fuente: Elaboración propia.

3.2. COMPORTAMIENTO DEL CONSUMIDOR DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

3.2.1. CON QUÉ SE ASOCIA EL TÉRMINO DE “VÍA VERDE”.

Las vías verdes por definición son infraestructuras que aprovechan la traza de una vía ferroviaria en desuso y que se ha desmantelado y preparado para desplazamientos no motorizados (senderismo, ciclismo, carrera, patinaje,...). Pues cuando se le pregunta a los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas por ¿con qué asocian el término de vía verde?, sorprende que estas dos características principales no sean las primeras asociaciones que realizan la población: “infraestructura no motorizada” es un 10,5% y “recuperación de la vía del tren en desuso” es un 14,7%. Sino que en la mayoría de los casos lo identifican con “destino deportivo” (31,9%) y “naturaleza” (31,7%); siendo muy pocos los que afirman “destino turístico” (1,1%), como leemos en la tabla VI.41 y gráfico VI.41.

Esto reitera que estas infraestructuras actualmente son deportivas y no turísticas, aunque presenta un potencial turístico importantísimo que aún no se ha sabido explotar en las vías verdes de Andalucía.

Tabla VI.41: Distribución de frecuencias por asociación del término “vía verde”.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Naturaleza	145	31,7	31,7	31,7
	Infraestructura no motorizada	48	10,5	10,5	42,2
	Destino turístico	5	1,1	1,1	43,3
	Destino deportivo	146	31,9	31,9	75,3
	Salud	19	4,2	4,2	79,4
	Recuperación de la vía del tren en desuso	67	14,7	14,7	94,1
	No sabe	13	2,8	2,8	96,9
	Otros	14	3,1	3,1	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

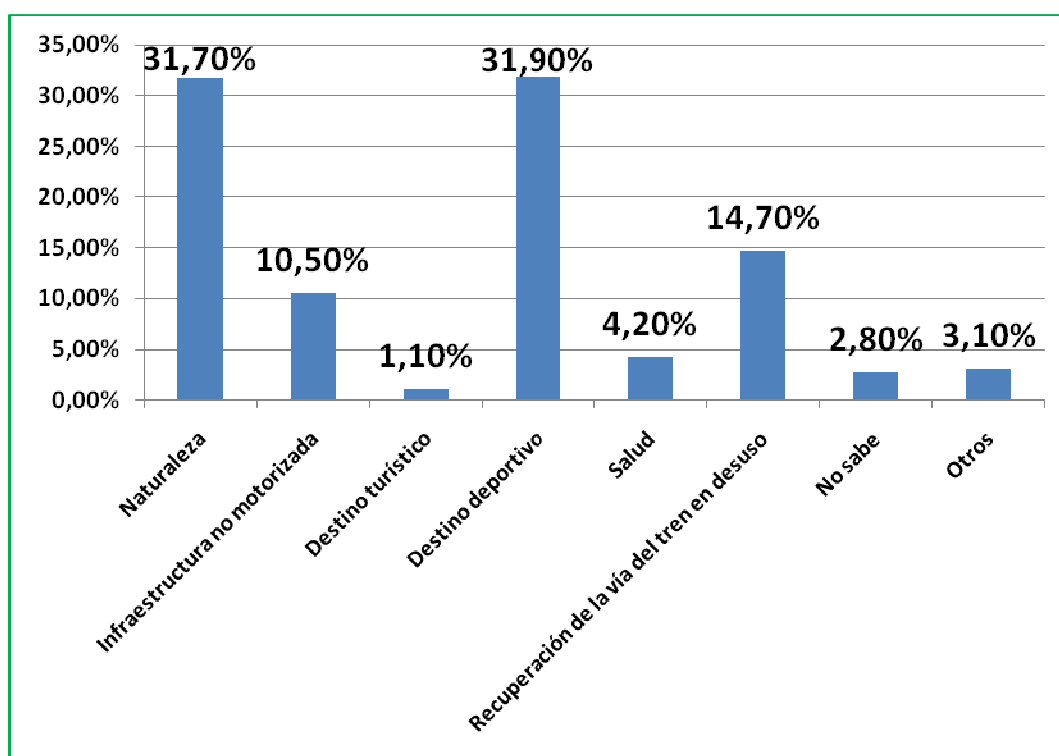


Gráfico VI.41: Distribución de frecuencias por asociación del término “vía verde”.

Fuente: Elaboración propia.

3.2.2. A TRAVÉS DE QUÉ CANAL HA CONOCIDO LAS VÍAS VERDES.

Entre los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas el canal que más han utilizado para conocer dicha infraestructura ha sido “reside en la zona” con un 54,9%; por tanto, nos da idea de ser una población principalmente local. Este apunte se afianza aún más por la escasa incidencia de otros medios: medios de comunicación, carteles y publicaciones, puntos de información y/o feria de muestras y visitas organizadas; más propias de ser utilizados por visitantes. El “otras personas” (33,9%) e “internet” (29,3%) son los otros medios con cierta importancia (tabla VI.42 y gráfico VI.42).

Tabla VI.42: Distribución de frecuencias por medios por los que se ha conocido la vía verde.

	Si		No		Total	
	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido	Frecuencia	Porcentaje válido
Reside en la zona	251	54,9	206	45,1	457	100,0
Otras personas	155	33,9	302	66,1	457	100,0
Internet	134	29,3	323	70,7	457	100,0
Medios de comunicación	59	12,9	398	87,1	457	100,0
Carteles y publicaciones	52	11,4	405	88,6	457	100,0
Puntos de información turística y/o feria de muestras	5	1,1	452	98,9	457	100,0
Visitas organizadas	41	9,0	416	91,0	457	100,0
Encontré la vía verde por casualidad	21	4,6	436	95,4	457	100,0
Otros	4	0,9	453	99,1	457	100,0

Fuente: Elaboración propia.

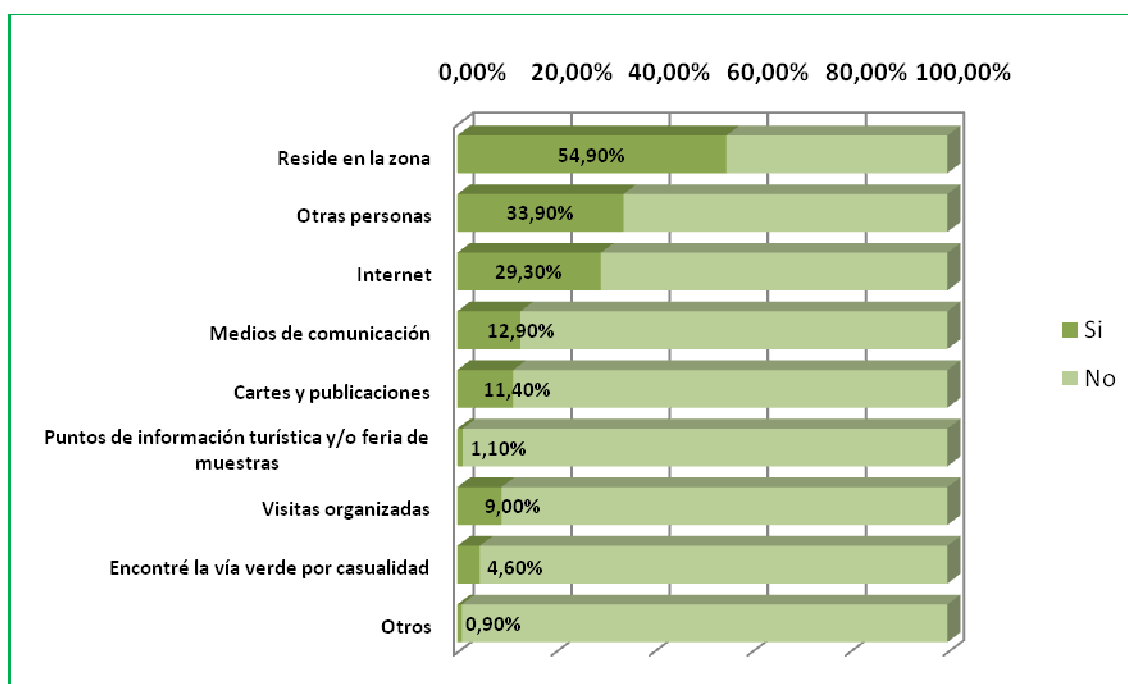


Gráfico VI.42: Distribución de frecuencias por medios por los que se ha conocido la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

3.2.3. LA INFORMACIÓN CONSULTADA ES SUFICIENTE PARA USAR-VISITAR LAS VÍAS VERDES.

En sintonía con los resultados obtenidos anteriormente, casi seis de cada diez usuarios-visitantes confiesan “no haber consultado información” alguna. Y de aquellos que sí lo han consultado, un 35,2% consideran que la información estudiada “sí es

suficiente para usar-visitarse”, según la distribución de frecuencias plasmada en la tabla VI.43 y gráfico VI.43. No obstante, no se puede descuidar aquellos que afirman lo contrario.

Tabla VI.43: Distribución de frecuencias por información consultada.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si es suficiente	161	35,2	35,2	35,2
	No es suficiente	30	6,6	6,6	41,8
	No he consultado información	266	58,2	58,2	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

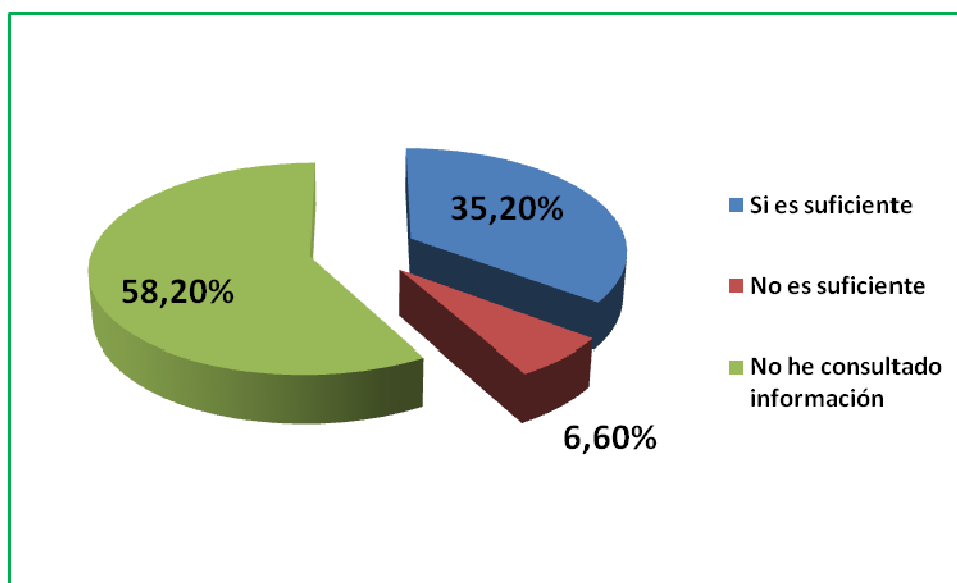


Gráfico VI.43: Distribución de frecuencias por información consultada.

Fuente: Elaboración propia.

3.2.4. CONOCIMIENTO DE LA EXISTENCIA DE NORMATIVA ESPECÍFICA QUE REGULE EL USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES.

Es interesante destacar que casi tres cuartas partes de la población de las V.V. andaluzas indican que “no saben” de la existencia o ausencia de normativa específica que regule el uso-visita de la vía verde que utilizaban en ese momento (tabla VI.44 y gráfico VI.44); no obstante, las normas básicas de uso-visita de estas infraestructuras es generalizado en todas las V.V. españolas, las cuáles han de estar presentes en la señalítica específica.

Tabla VI.44: Distribución de frecuencias por conocimiento de existencia de normativa.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si la conozco	116	25,4	25,4	25,4
	No la conozco	11	2,4	2,4	27,8
	No sabe	330	72,2	72,2	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

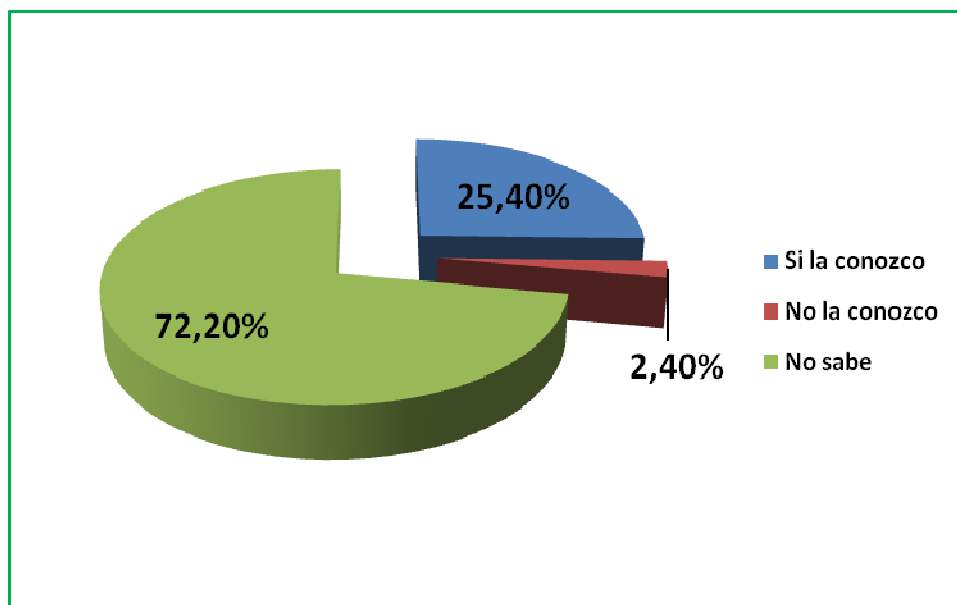


Gráfico VI.44: Distribución de frecuencias por conocimiento de existencia de normativa.

Fuente: Elaboración propia.

3.2.5. SATISFACCIÓN CON LAS VÍAS VERDES.

La satisfacción entre la población es muy positiva, el 55,8% la califican de “bastante satisfecho” y el 30,9% de “muy satisfecho”, según se interpreta de los datos de la tabla VI.45 y gráfico VI.45.

Tabla VI.45: Distribución de frecuencias por satisfacción.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Muy satisfecho	141	30,9	30,9	30,9
	Bastante satisfecho	255	55,8	55,8	86,7
	Poco satisfecho	58	12,7	12,7	99,3
	Nada satisfecho	3	0,7	0,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

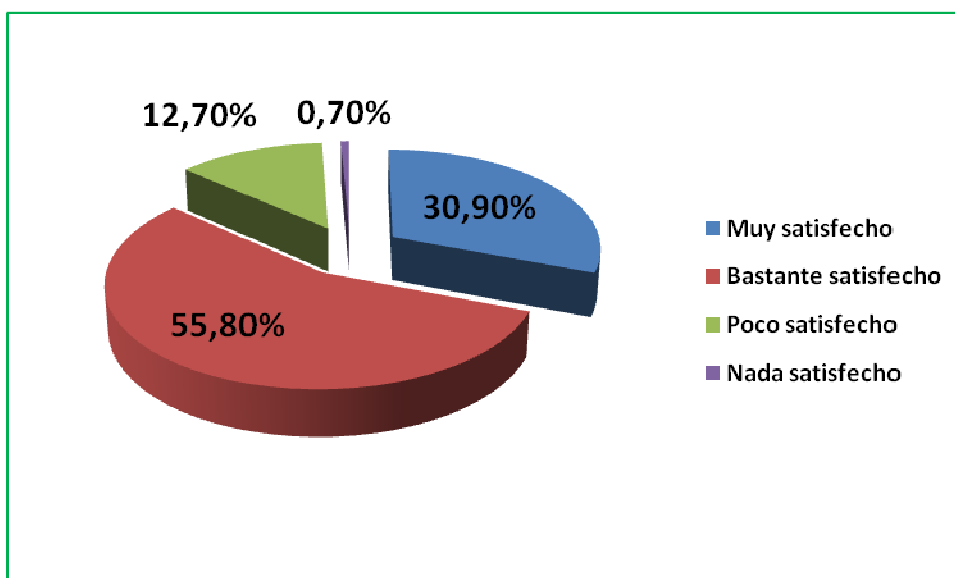


Gráfico VI.45: Distribución de frecuencias por satisfacción.

Fuente: Elaboración propia.

Así pues, al preguntar por su recomendación a otras personas del uso-visita de la vía verde en la que se encuentran en ese momento, la contestación “afirmativa” es rotunda con un 99,3% (tabla VI.46 y gráfico VI.46).

Tabla VI.46: Distribución de frecuencias por recomendación.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	Si la recomendaría	454	99,3	99,3	99,3
	No la recomendaría	3	0,7	0,7	100,0
	Total	457	100,0	100,0	

Fuente: Elaboración propia.

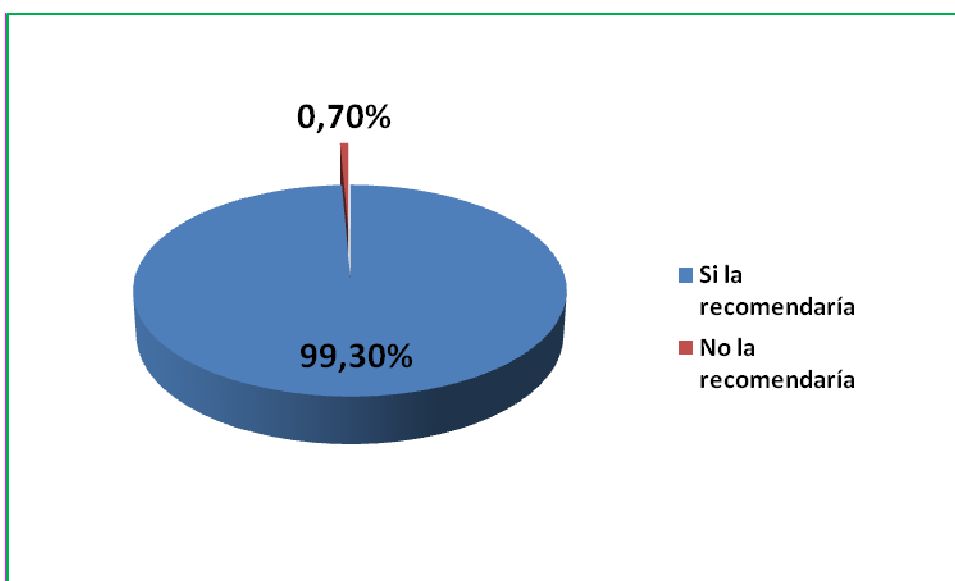


Gráfico VI.46: Distribución de frecuencias por recomendación.

Fuente: Elaboración propia.

4. OBJETIVO 4: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Es preciso indicar que se ha realizado el cruce de todas variables del modelo de usuario-visitante con las variables del modelo de uso-visita de las vías verdes andaluzas. A continuación solo hemos expuesto los cruces cuyos resultados han respetado las condiciones para ser consideradas como válidas y significativas, según enunciamos en el capítulo de metodología. Para los cruces con cuestiones de respuesta única hemos presentado las tablas de contingencia completas y gráficos; sin embargo, para los cruces con cuestiones de respuesta múltiple hemos plasmado tan solo los datos significativos, con el propósito de no alargar en exceso este capítulo.

4.1. INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

4.1.1. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE EL MOMENTO DEL DÍA DE USO-VISITA.

La estadística inferencial entre el sexo y el momento del día de uso-visita de las vías verdes en Andalucía nos indica una relación muy significativa. El “hombre” utiliza la V.V. principalmente “por la mañana” (47,7%) mientras la “mujer” elige, indistintamente, “por la mañana” (30,4%) o “por la tarde” (30,4%). Estas diferencias son a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,207$ y $p\text{-valor} = 0,002$ (tabla VI.47 y gráfico VI.47).

Tabla VI.47: Tabla de contingencia sexo sobre momento del día de uso-visita.

	Hombre	Mujer	χ^2
En cualquier momento	62 20,4%	14 17,7%	$\chi^2 = 17,149$ gl= 4 p -valor= 0,002
Todo el día	17 5,6%	9 11,4%	
Por la mañana	145 47,7%	24 30,4%	Coeficiente de Contingencia $C = 0,207$ p -valor= 0,002
Al medio día	8 2,6%	8 10,1%	
Por la tarde	72 23,7%	24 30,4%	
Por la noche	0 0,0%	0 0,0%	
Total	304 100%	79 100%	

1 casilla (10,0%) tiene una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,30.
Fuente: Elaboración propia.

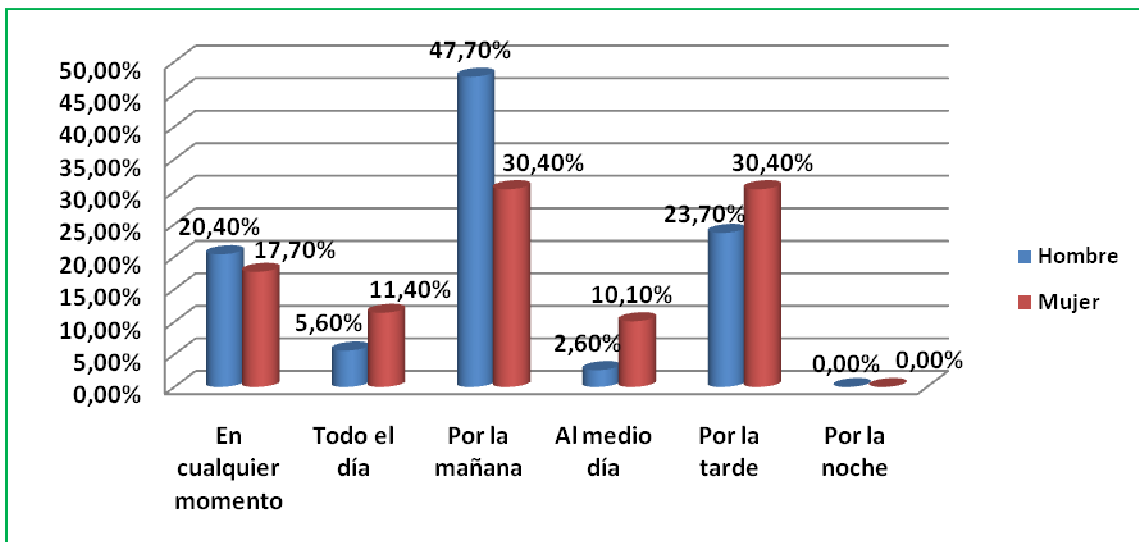


Gráfico VI.47: Sexo sobre momento del día de uso-visita.
Fuente: Elaboración propia.

4.1.2. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE LA FRECUENCIA DE USO-VISITA.

La frecuencia de uso-visita según el número de acompañantes se presenta con un alto nivel de significación a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,473$ y p -valor= 0,000. La persona que utiliza la vía verde de manera solitaria presenta un mayor porcentaje en usar la V.V. “varias veces en semana” (77,8%), al igual que la “pareja” (45,5%). En cambio, el “grupo” su mayor porcentaje se presenta “es la primera vez”, según vemos en la tabla VI.47 y gráfico VI.47.

Tabla VI.48: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre frecuencia de uso-visita.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Varias veces en semana	151 77,8%	65 45,5%	26 21,7%	$\chi^2 = 131,480$ gl= 12 p -valor= 0,000
Semanalmente	16 8,2%	18 12,6%	9 7,5%	
Varias veces al mes	5 2,6%	7 4,9%	6 5,0%	
Mensualmente	3 1,5%	3 2,1%	5 4,2%	Coficiente de Contingencia
De vez en cuando	10 5,2%	10 7,0%	9 7,5%	C= 0,473 p -valor= 0,000
En raras ocasiones	3 1,5%	10 7,0%	27 22,5%	
Es la primera vez	6 3,1%	30 21%	38 31,7%	
Total	194 100%	143 100%	120 100%	

4 casillas (190,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,89.

Fuente: Elaboración propia.

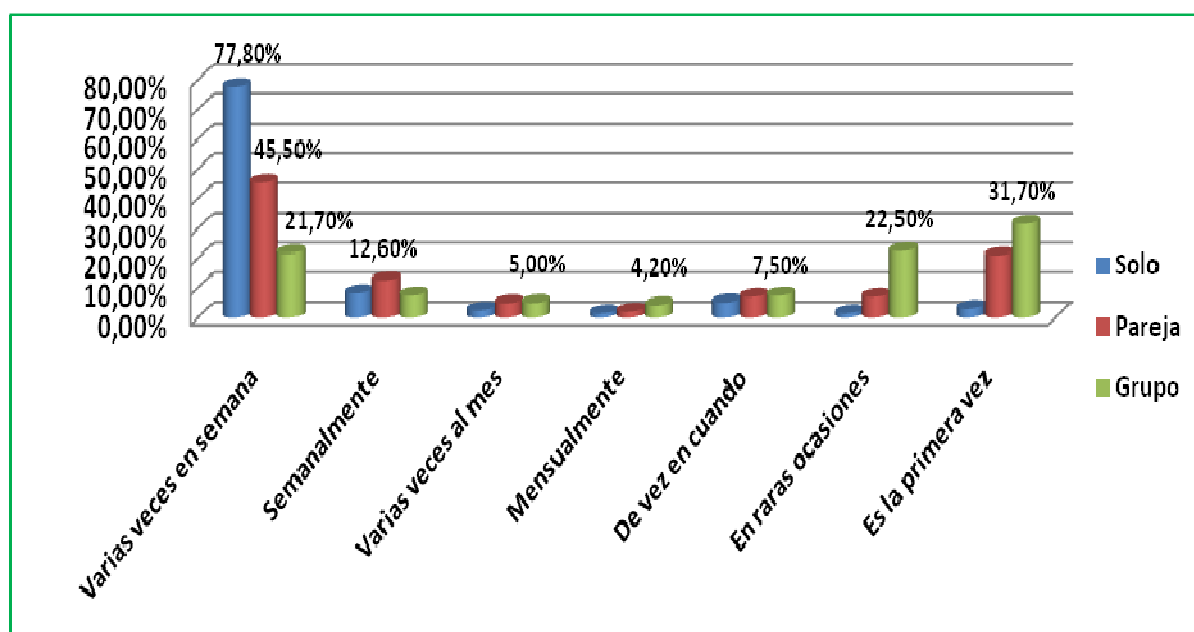


Gráfico VI.48: Número de acompañantes sobre frecuencia de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.3. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE EL MOMENTO DEL DÍA DE USO-VISITA.

Cualquier número de acompañantes en el desplazamiento por las V.V. andaluzas tienen mayor preferencia a realizar su uso-visita “por la mañana”, superando todos los casos el 40%. Siendo estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 1% ($p < 0,001$); $C = 0,291$ y p -valor= 0,000 (tabla VI.49 y gráfico VI.49).

Tabla VI.49: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre momento del día de uso-visita.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
En cualquier momento	48 25,5%	15 13,3%	13 15,9%	$\chi^2 = 35,999$ gl= 8 p -valor= 0,000
Todo el día	4 2,1%	7 6,2%	15 18,3%	
Por la mañana	80 42,6%	53 46,9%	36 43,9%	
Al medio día	5 2,7%	9 8,0%	2 2,4%	Coeficiente de Contingencia $C = 0,291$ p -valor= 0,000
Por la tarde	51 27,1%	29 25,7%	16 19,5%	
Por la noche	0 0,0%	0 0,0%	0 0,0%	
Total	188 100%	113 100%	82 100%	

2 casillas (13,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,43.

Fuente: Elaboración propia.

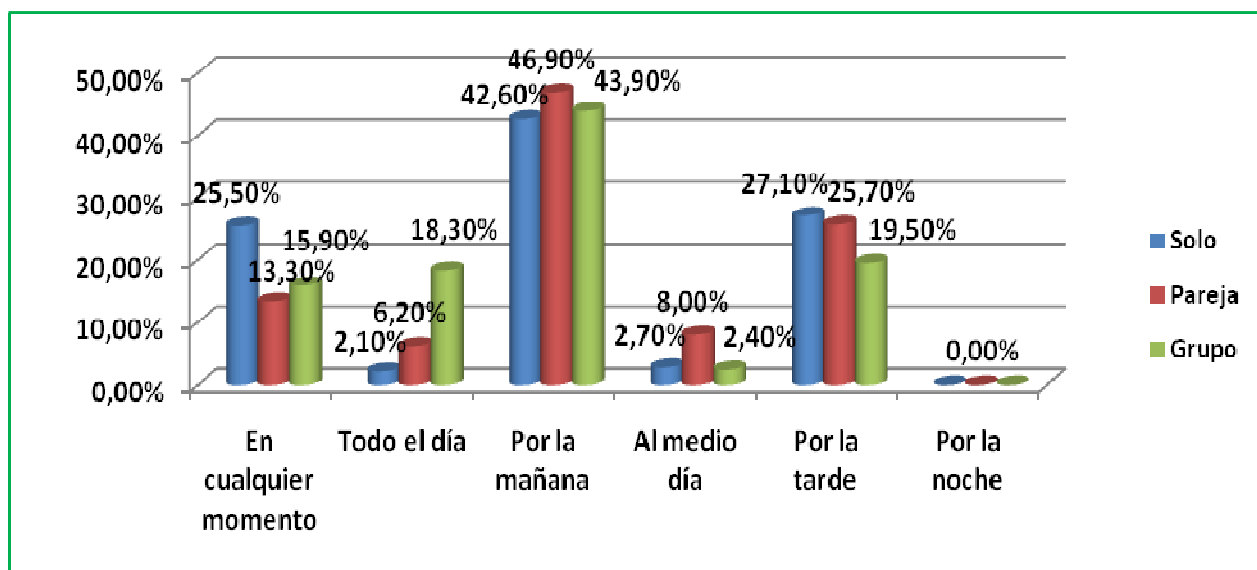


Gráfico VI.49: Número de acompañantes sobre momento del día de uso-visita.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.4. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE OTRAS VARIABLES.

Respecto a la visita a otras V.V. andaluzas, hay que señalar que en la Vía Verde de la Subbética la “mujer” ha visitado en más ocasiones (33,3%) que el “hombre” (15,6%), siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $\chi^2 = 5,084$ y p -valor= 0,024 (tabla VI.50 y gráfico VI.50).

Tabla VI.50: Tabla de contingencia sexo sobre uso-visita de la Vía Verde de la Subbética.

	Hombre	Mujer	χ^2
Vía Verde de la Subbética: Si	21 15,6%	10 33,3%	$\chi^2 = 5,084$ gl= 1 p -valor= 0,024
Vía Verde de la Subbética: No	114 84,4%	20 66,7%	
Total	135 100,0%	30 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 5,64.
Fuente: Elaboración propia.

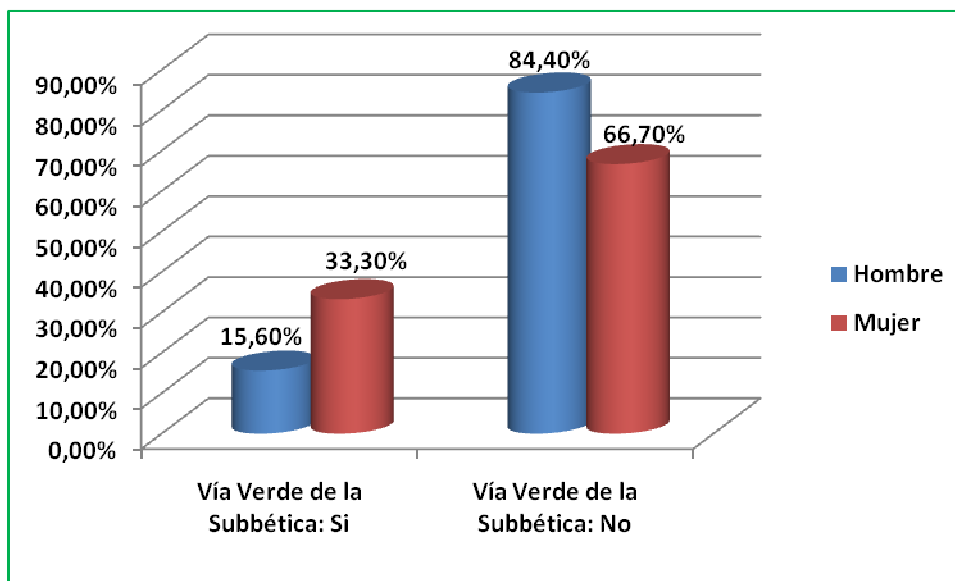


Gráfico VI.50: Sexo sobre uso-visita de la Vía Verde de la Subbética.
Fuente: Elaboración propia.

Al hablar de entidad organizadora del uso-visita de las V.V., el “hombre” tiende a utilizar el “club, asociación y/o federación” en mayores ocasiones que la “mujer”; un 8,5% frente al 2%, siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $\chi^2 = 5,124$ y p -valor= 0,024 (tabla VI.51 y gráfico VI.51).

Tabla VI.51: Tabla de contingencia sexo sobre organización a través del club, asociación o federación.

	Hombre	Mujer	χ^2
Club, asociación o federación: Si	30 8,5%	2 2,0%	$\chi^2 = 5,124$ gl= 1 p -valor= 0,024
Club, asociación o federación: No	325 91,5%	100 98,0%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,14.
Fuente: Elaboración propia.

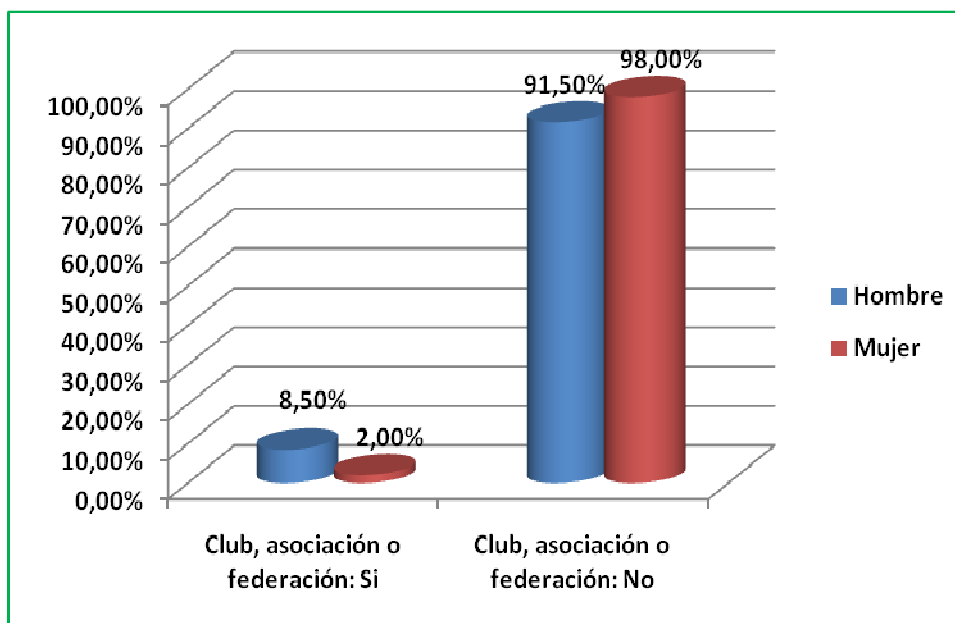


Gráfico VI.51: Sexo sobre organización a través del club, asociación o federación.

Fuente: Elaboración propia.

El “hombre” prefiere elegir ir por las V.V. andaluzas en “solitario” (38,6%) y la “mujer” hace lo propio en el 14,7% de los casos; siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 10,365$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.52 y gráfico VI.52).

Tabla VI.52: Tabla de contingencia sexo sobre ir solo.

	Hombre	Mujer	X^2
Solo: Si	137 38,6%	15 14,7%	$X^2 = 10,365$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,000$
Solo: No	218 61,4%	87 85,3%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 33,93.

Fuente: Elaboración propia.

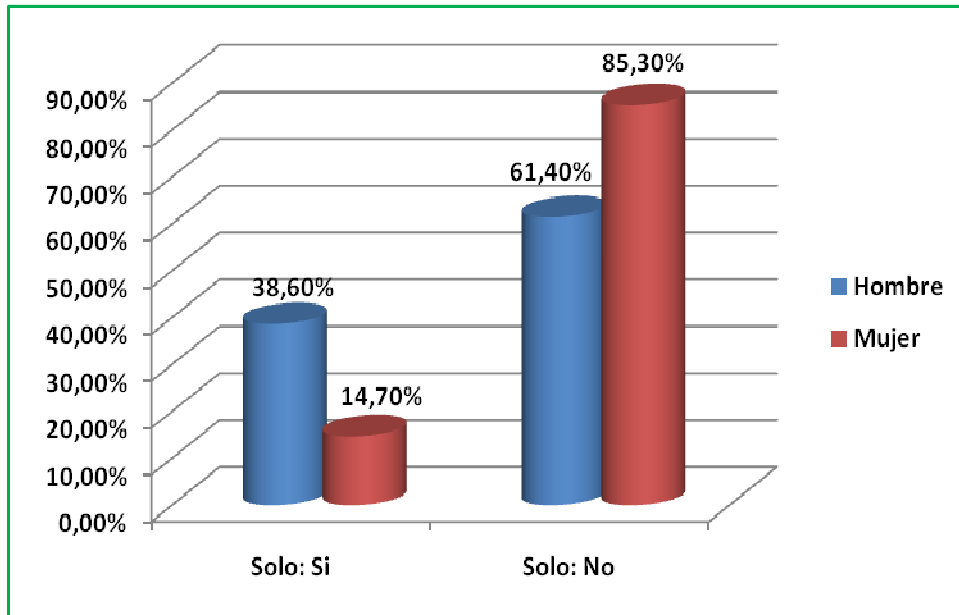


Gráfico VI.52: Sexo sobre ir solo.
Fuente: Elaboración propia.

Mientras la “mujer” elige la compañía de su “pareja” en el 31,4% y el “hombre” lo selecciona en el 17,2%; siendo la diferencia muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $X^2 = 9,842$ y $p\text{-valor} = 0,002$ (tabla VI.53 y gráfico VI.53).

Tabla VI.53: Tabla de contingencia sexo sobre ir con su pareja.

	Hombre	Mujer	X^2
Con su pareja: Si	61 17,2%	32 31,4%	$X^2 = 9,842$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,002$
Con su pareja: No	294 82,8%	70 68,6%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 20,76.
Fuente: Elaboración propia.

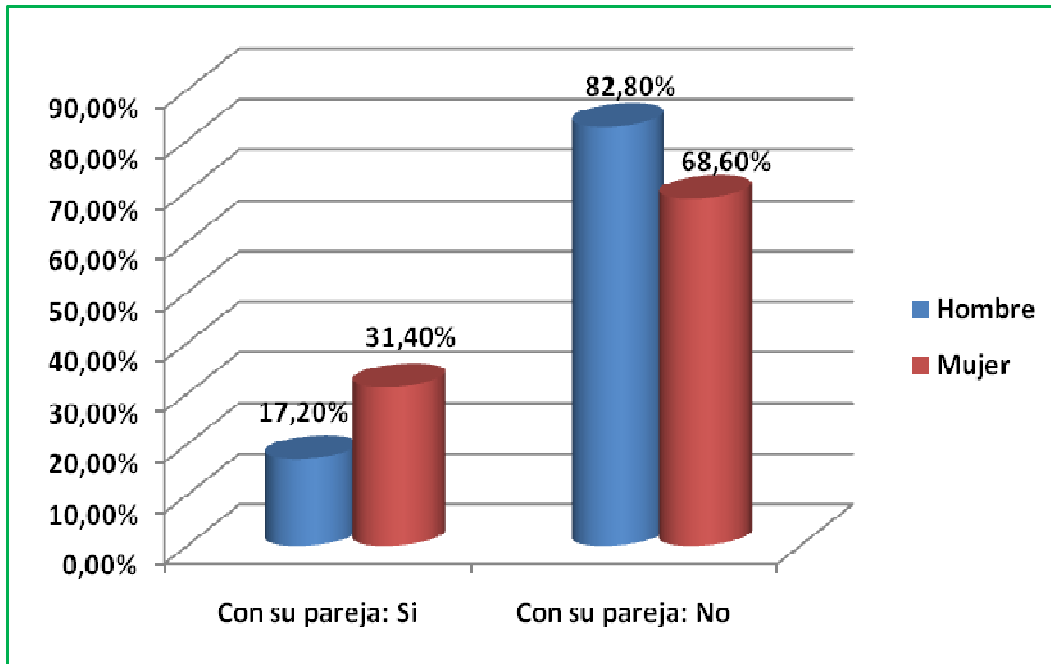


Gráfico VI.53: Sexo sobre ir con su pareja.
Fuente: Elaboración propia.

La “mujer” tiende a realizar su recorrido utilizando “exclusivamente la vía verde” en el 88,2% de la población, mientras el “hombre” lo hace en el 75,2%; siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $\chi^2 = 7,863$ y $p\text{-valor} = 0,005$; como podemos apreciar en la tabla VI.54 y gráfico VI.54. Nos denota un carácter menos aventurero de la mujer.

Tabla VI.54: Tabla de contingencia sexo sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.

	Hombre	Mujer	χ^2
Íntegramente por la vía verde: Si	267 75,2%	90 88,2%	$\chi^2 = 7,863$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,005$
Íntegramente por la vía verde: No	88 24,8%	12 11,8%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 22,32.
Fuente: Elaboración propia.

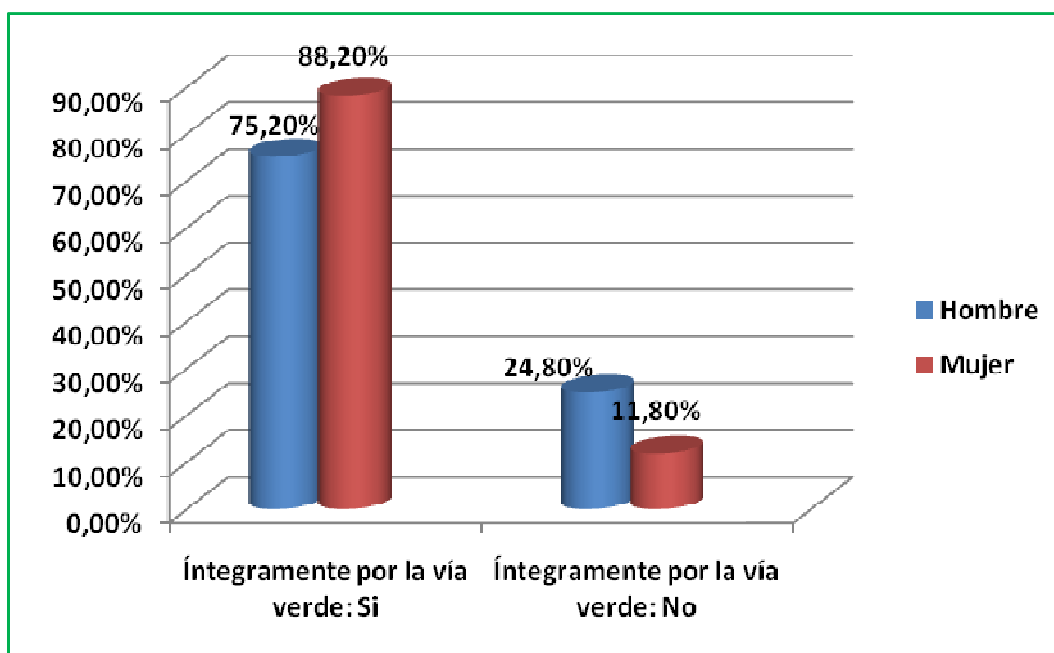


Gráfico VI.54: Sexo sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.
Fuente: Elaboración propia.

En cambio, el “hombre” utiliza en su recorrido “la vía verde y otro/s camino/s” en un 36,3%; y la “mujer” elige esta opción en el 19,6% de los casos; presentando una diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 10,093$ y $p\text{-valor} = 0,001$; tal como vemos en la tabla VI.55 y su correspondiente gráfico VI.55.

Tabla VI. 55: Tabla de contingencia sexo sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.

	Hombre	Mujer	X^2
Vía verde y otro/s camino/s: Si	129 36,3%	20 19,6%	$X^2 = 10,093$ $gl = 1$ $p\text{-valor} = 0,001$
Vía verde y otro/s camino/s: No	226 63,7%	82 80,4%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 33,26.
Fuente: Elaboración propia.

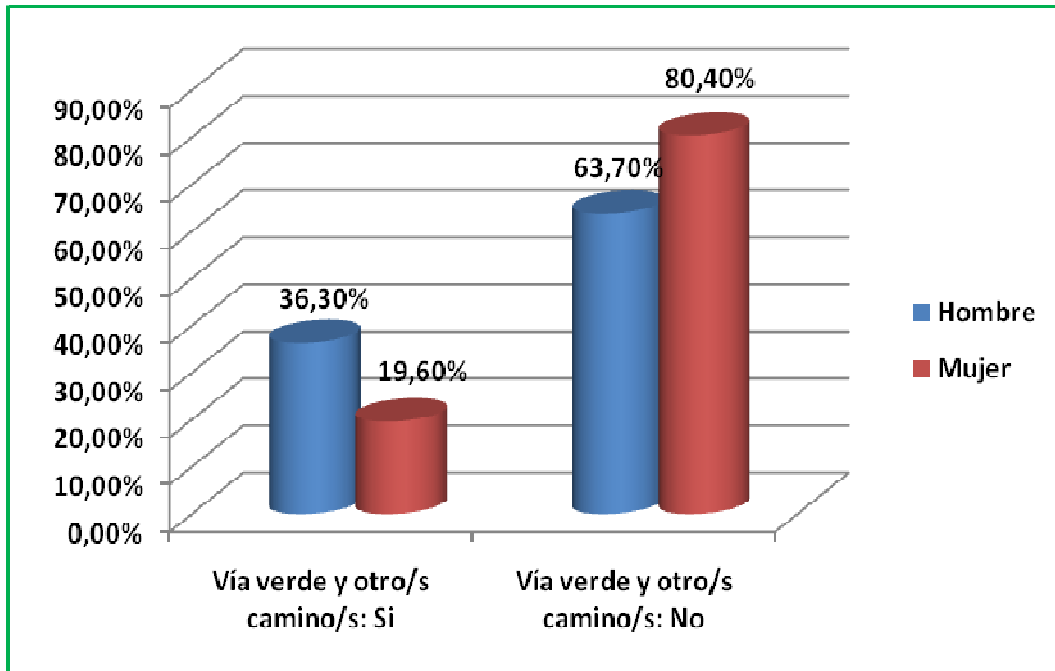


Gráfico VI.55: Sexo sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.
Fuente: Elaboración propia.

En los comportamientos ambientales se observa que el “hombre” presenta un mayor porcentaje (49,9%) que la “mujer” (38,2%) en “evitar ir a la vía verde con mucha gente”, siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $X^2 = 4,295$ y $p\text{-valor} = 0,005$ (tabla VI.56 y gráfico VI.56).

Tabla VI. 56: Tabla de contingencia sexo sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.

	Hombre	Mujer	X^2
Evita ir con mucha gente: Si	177 49,9%	39 38,2%	$X^2 = 4,295$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,005$
Evita ir con mucha gente: No	178 50,1%	63 61,8%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 48,21.
Fuente: Elaboración propia.

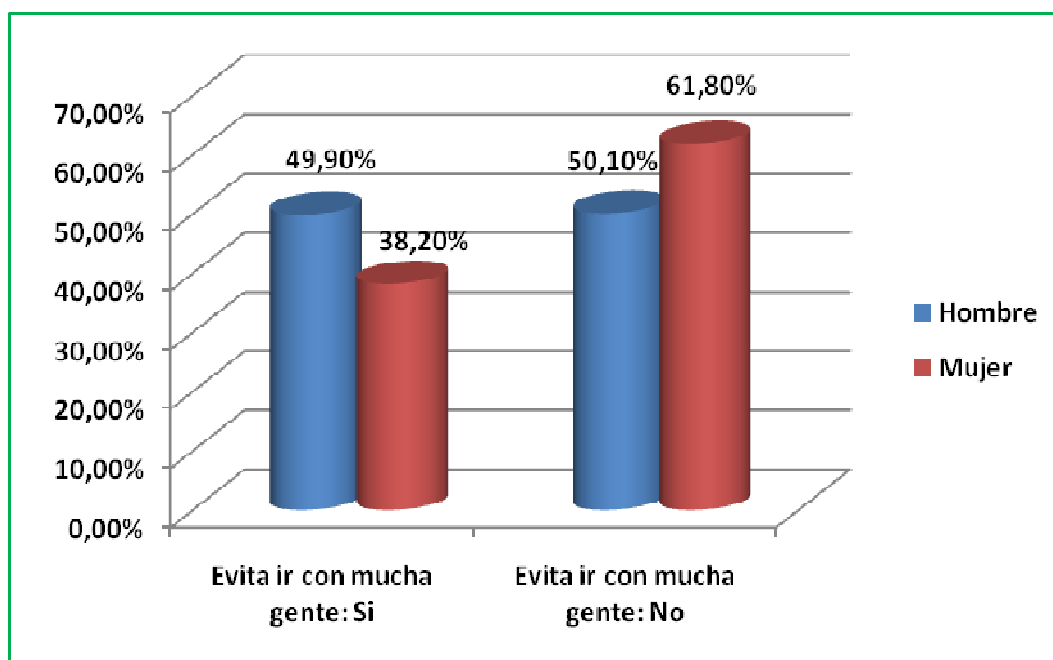


Gráfico VI.56: Sexo sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.
Fuente: Elaboración propia.

4.1.5. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE OTRAS VARIABLES.

Por edades, los grupos centrales son los que presentan un mayor porcentaje de visitas a otras V.V. de Andalucía y dentro de éstos el rango “entre 36 a 50 años” es el mayoritario con un 45,5%; en cambio, el que menos es el “de 65 y más años” con un 22,2%; siendo esta diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,165$ y $p\text{-valor} = 0,013$ (tabla VI.57 y gráfico VI.57).

Tabla VI.57: Tabla de contingencia edad sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Andalucía: Si	9 27,3%	36 33,3%	81 45,5%	31 30,4%	8 22,2%	$\chi^2 = 12,745$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,013$
Andalucía: No	24 72,7%	72 66,7%	97 54,5%	71 69,6%	28 77,8%	Coefficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,165$ $p\text{-valor} = 0,013$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 11,91.

Fuente: Elaboración propia.

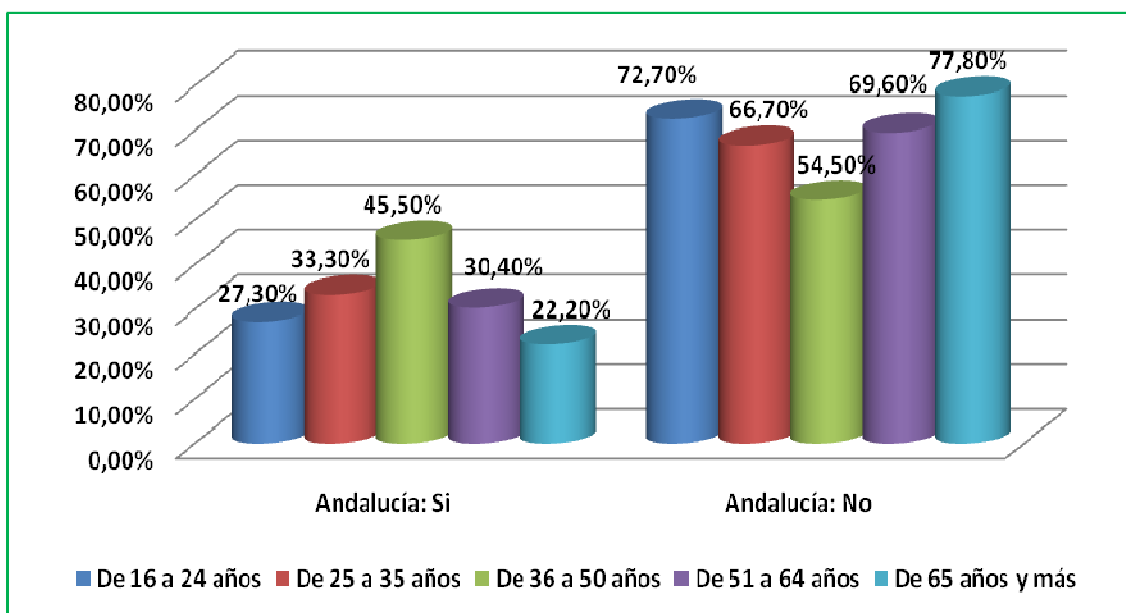


Gráfico VI.57: Edad sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto qué entidad utilizan para organizar los usos-visitas de las V.V. andaluzas, se observa diferencias en las edades. La organización “por cuenta propia” conforme se avanza en edad se observa una querencia a aumentar esta práctica, así la franja de edad “mayores de 65 años” tiende a organizar sus usos-visitas a las V.V. “por su cuenta” en un 94,4%; siendo estas diferencias altamente significativas. Presenta un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,202$ y $p\text{-valor} = 0,001$ (tabla VI.58 y gráfico VI.58).

Tabla VI.58: Tabla de contingencia edad sobre organización por cuenta propia.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Por cuenta propia: Si	22 66,7%	86 79,6%	158 88,8%	93 91,2%	34 94,4%	$\chi^2 = 19,412$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,001$
Por cuenta propia: No	11 33,3%	22 20,4%	20 11,2%	9 8,8%	2 5,6%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,202$ $p\text{-valor} = 0,001$

1 casillas (10,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 4,62.

Fuente: Elaboración propia.

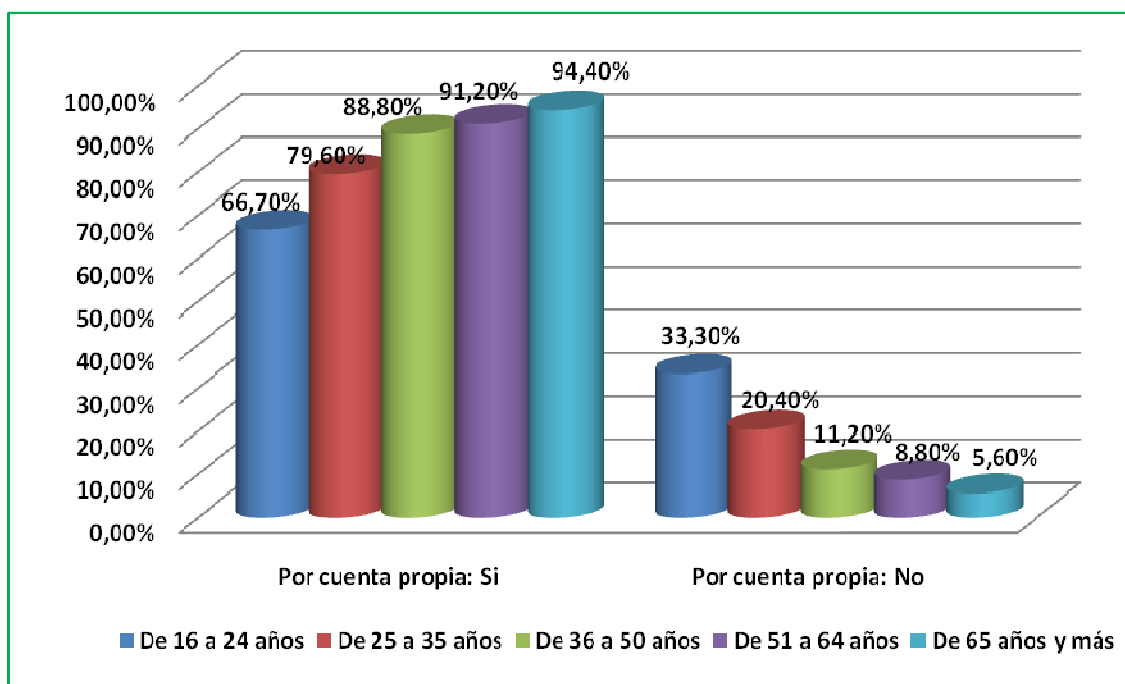


Gráfico VI. 58: Edad sobre organización por cuenta propia.
Fuente: Elaboración propia.

Por el contrario, cuanto más joven, se tiende a organizar el uso-visita de las V.V. andaluzas “por otras personas”, así el rango de edad “entre 16 a 24 años” prefiere organizar “por cuenta de otras personas” en el 36,4% frente a otros modos de organización; siendo la diferencia significativa. Con un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,182$ y $p\text{-valor} = 0,004$; como podemos apreciar en la tabla VI.59 y su correspondiente gráfico VI.59.

Tabla VI.59: Tabla de contingencia edad sobre organización por cuenta de otras personas.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Por cuenta de otras personas: Si	12 36,4%	25 23,1%	26 14,6%	15 14,7%	2 5,6%	$\chi^2 = 15,657$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,004$
Por cuenta de otras personas: No	21 63,6%	83 76,9%	152 85,4%	87 85,3%	34 94,4%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,182$ $p\text{-valor} = 0,004$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 5,78.
Fuente: Elaboración propia.

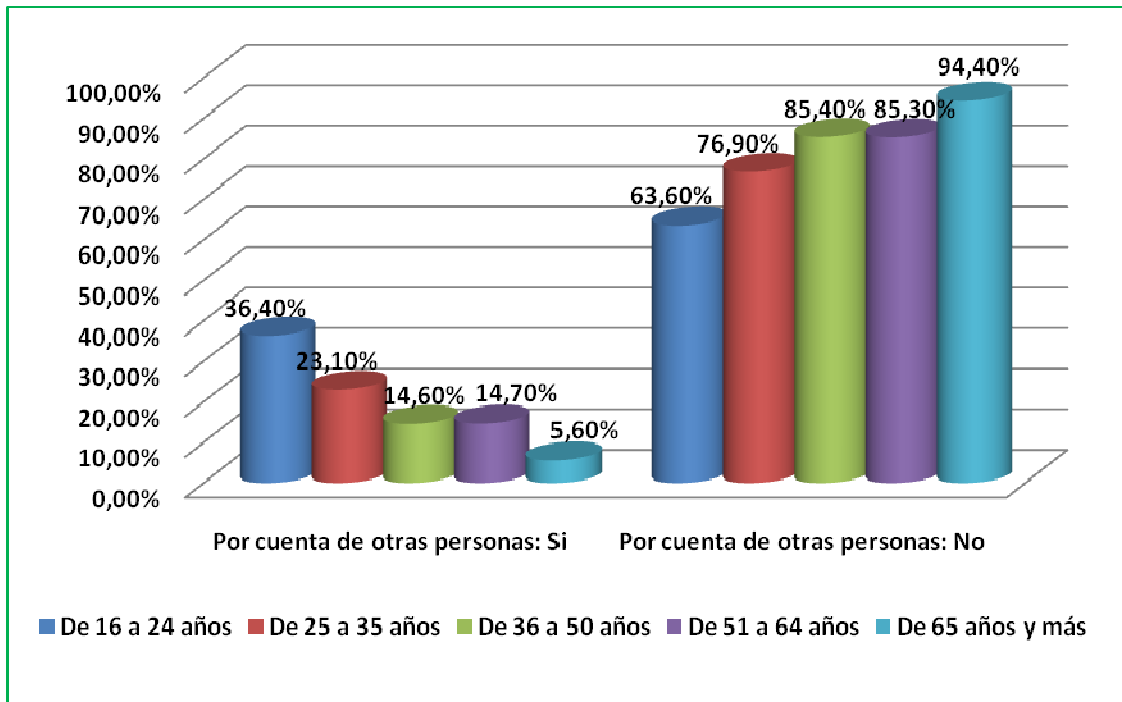


Gráfico VI.59: Edad sobre organización por cuenta de otras personas.
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a con quién se usa-visita las V.V. andaluzas según los tramos de edades, es preciso decir que prácticamente cada rango se caracteriza por presentar mayoritariamente una compañía diferente. Los “mayores de 65 años” (63,9%) tienden a moverse en “solitario” frente a otras edades. Siendo esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,248$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.60 y gráfico VI.60).

Tabla VI.60: Tabla de contingencia edad sobre ir solo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Solo: Si	4 12,1%	33 30,6%	48 27,0%	44 43,1%	23 63,9%	$\chi^2 = 29,872$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Solo: No	29 87,9%	75 69,4%	130 73,0%	58 56,9%	13 36,1%	Coefficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,248$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 10,98.
Fuente: Elaboración propia.

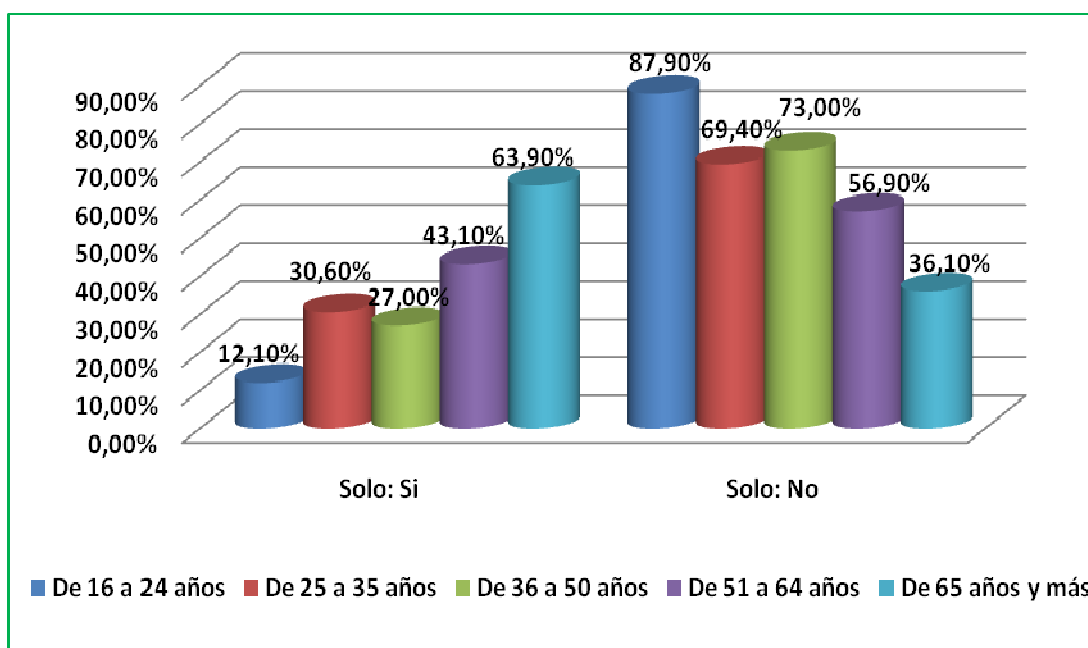


Gráfico VI.60: Edad sobre ir solo.
Fuente: Elaboración propia.

De “entre 36 a 50 años” (47,8%) muestran más simpatía a desplazarse “con la familia” y los que menos son los mayores de 65 años. Siendo su relación muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,171$ y $p\text{-valor} = 0,008$; según vemos en la tabla VI.61 y gráfico VI.61.

Tabla VI. 61: Tabla de contingencia edad sobre ir con su familia.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Con su familia: Si	13 39,4%	38 35,2%	85 47,8%	31 30,4%	8 22,2%	$\chi^2 = 13,829$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,008$
Con su familia: No	20 60,6%	70 64,8%	93 52,2%	71 69,6%	28 77,8%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,171$ $p\text{-valor} = 0,008$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 12,64.
Fuente: Elaboración propia.

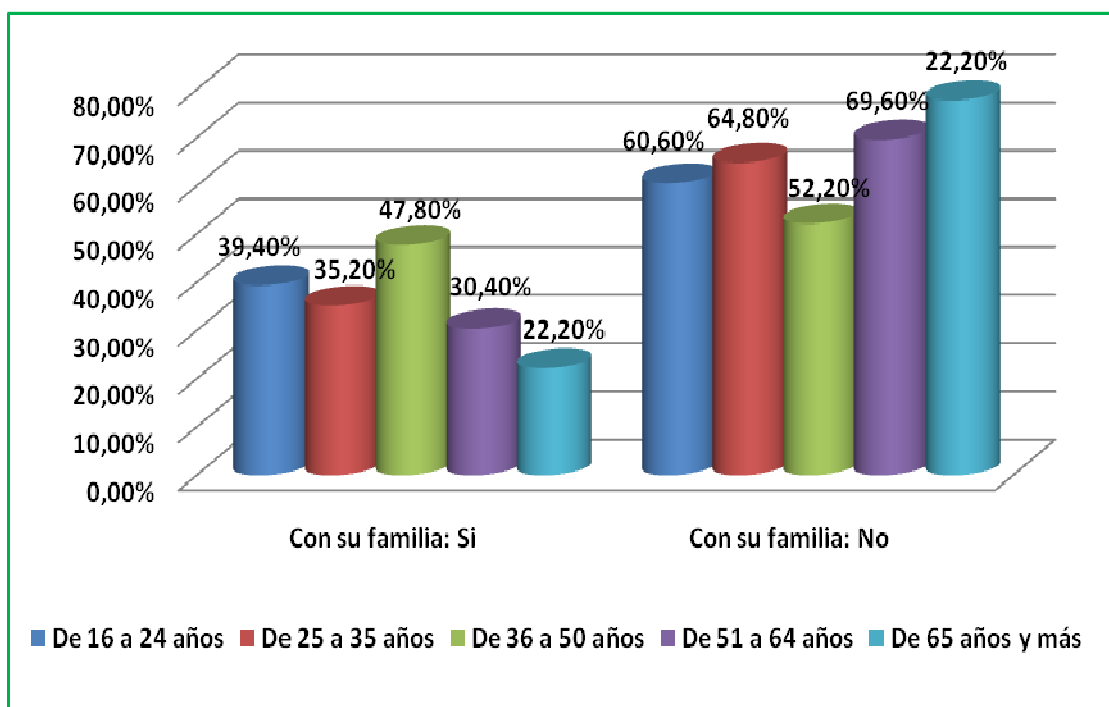


Gráfico VI.61: Edad sobre ir con su familia.
Fuente: Elaboración propia.

Los usuarios-visitantes de edades “entre 25 a 35 años” (26,9%) tienen más preferencia a ir “con su pareja” por las V.V. y la franja de edad que menos es la de “36 a 50 años”. Presentando un diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,160$ y $p\text{-valor} = 0,017$; como vemos en la tabla VI.62 y su correspondiente gráfico VI.62.

Tabla VI. 62: Tabla de contingencia edad sobre ir con su pareja.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Con su pareja: Si	7 21,2%	29 26,9%	22 12,4%	26 25,5%	9 25,0%	$\chi^2 = 11,986$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,017$
Con su pareja: No	26 78,8%	79 73,1%	156 87,6%	76 74,5%	27 75,0%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,160$ $p\text{-valor} = 0,017$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 6,72.
Fuente: Elaboración propia.

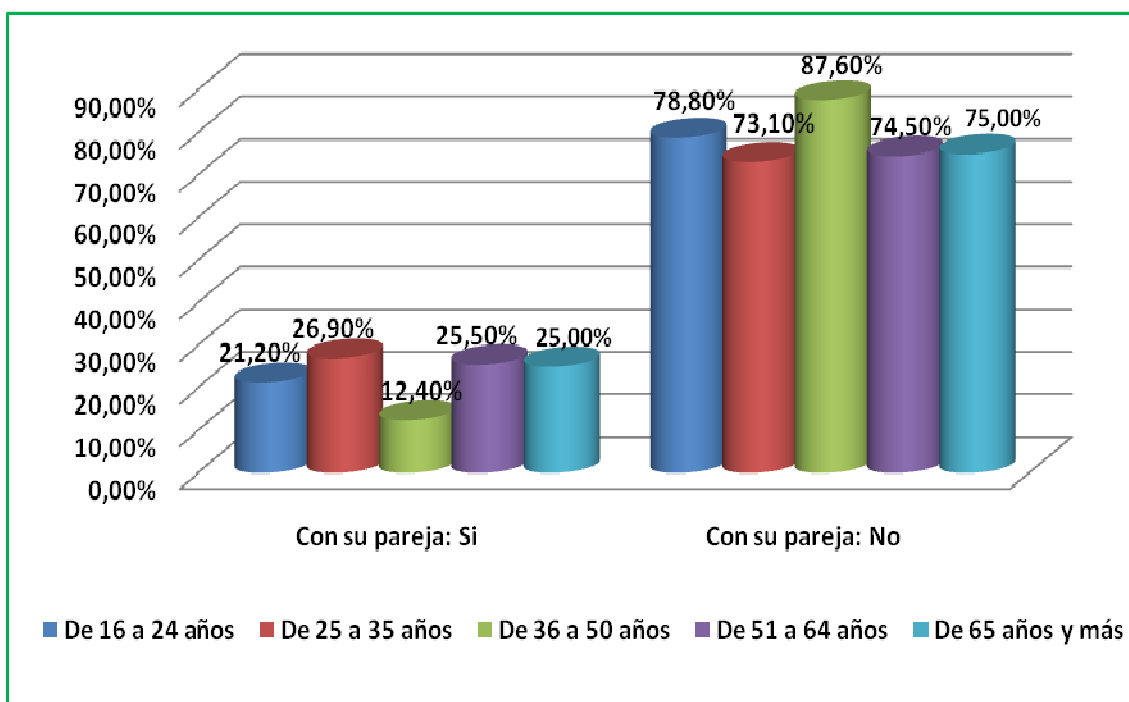


Gráfico VI. 62: Edad sobre ir con su pareja.
Fuente: Elaboración propia.

Los deportistas-turistas de edades “entre 16 a 24 años” eligen primordialmente a sus “amigos/as” en un 81,8% de los casos y a sus “animales de compañía” en un 15,2% de la población, para desplazarse por las V.V. de Andalucía.

En el primer caso, presentan unas diferencias significativas con un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,153$ y $p\text{-valor} = 0,027$; según leemos en la tabla VI.63 y en el gráfico VI.63.

Tabla VI.63: Tabla de contingencia edad sobre ir con sus amigos/as.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	X^2
Con sus amigos/as: Si	27 81,8%	69 63,9%	113 63,5%	60 58,8%	16 44,4%	$X^2 = 10,993$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,027$
Con sus amigos/as: No	6 18,2%	39 36,1%	65 36,5%	42 41,2%	20 55,6%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,153$ $p\text{-valor} = 0,027$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 12,56.
Fuente: Elaboración propia.

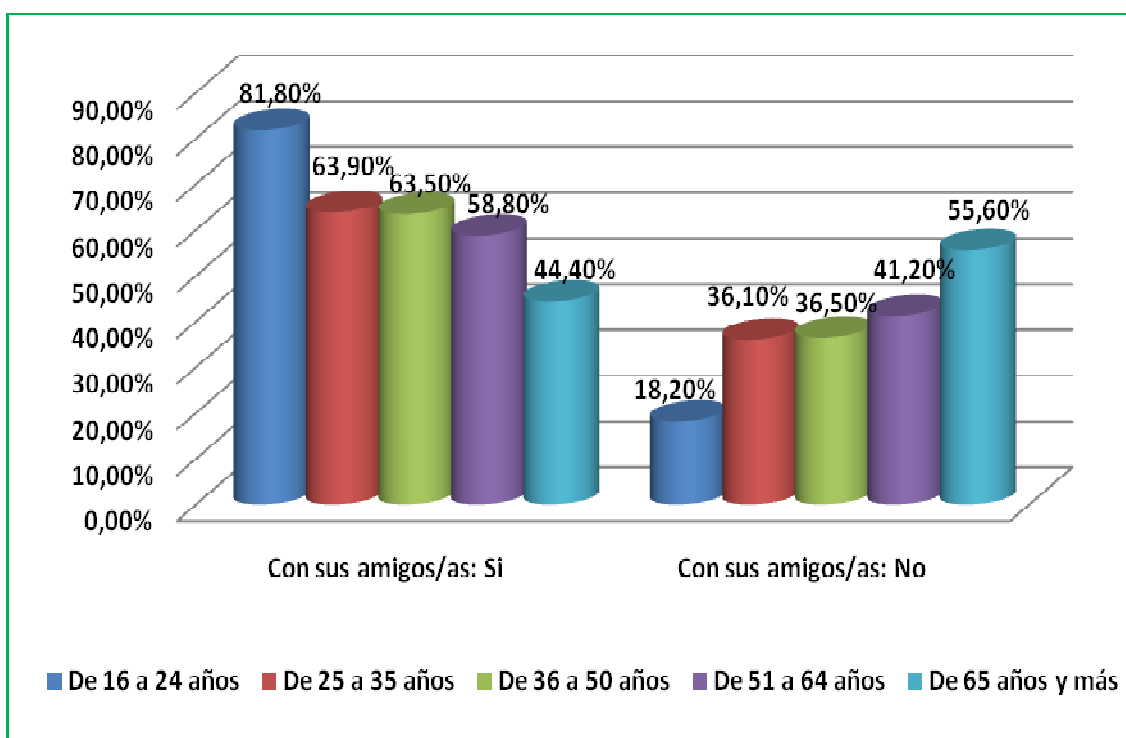


Gráfico VI.63: Edad sobre ir con sus amigos/as.
Fuente: Elaboración propia.

Y en el segundo caso, dispone de una diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,151$ y $p\text{-valor} = 0,030$; según vemos en la tabla VI.64 y en el gráfico VI.64.

Tabla VI. 64: Tabla de contingencia edad sobre ir con su animal de compañía.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Con su animal de compañía: Si	5 15,2%	8 7,4%	7 3,9%	13 12,7%	5 13,9%	$\chi^2 = 10,717$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,030$
Con su animal de compañía: No	28 84,8%	100 92,6%	171 96,1%	89 87,3%	31 86,1%	Coefficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,151$ $p\text{-valor} = 0,030$

2 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,74.
Fuente: Elaboración propia.

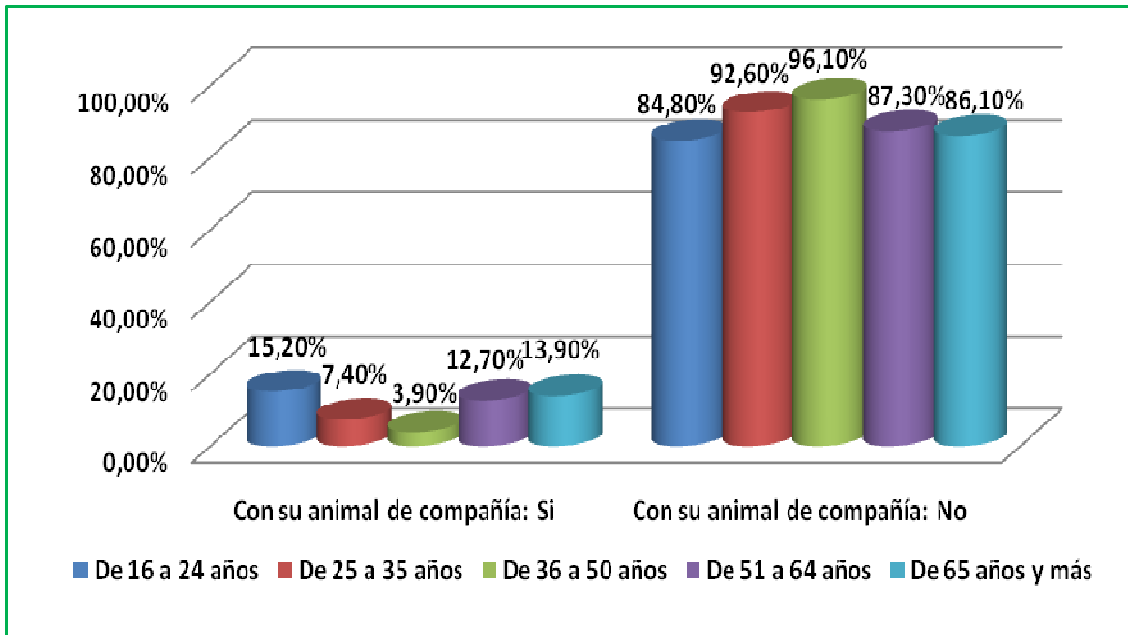


Gráfico VI. 64: Edad sobre ir con su animal de compañía.
Fuente: Elaboración propia.

La relación entre edad y comportamientos ambientales de los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas es significativa en dos casos. La población, según avanza en edad prefiere “evitar ir con mucha gente”, los más “mayores” presentan un 69,4%. Siendo esta diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,151$ y $p\text{-valor} = 0,031$; según vemos en la tabla VI.65 y en el gráfico VI.65.

Tabla VI.65: Tabla de contingencia edad sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Evita ir con mucha gente: Si	11 33,3%	46 42,6%	85 47,8%	49 48,0%	25 69,4%	$\chi^2 = 10,662$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,031$
Evita ir con mucha gente: No	22 66,7%	62 57,4%	93 52,2%	53 52,0%	11 30,6%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,151$ $p\text{-valor} = 0,031$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 15,60.
Fuente: Elaboración propia.

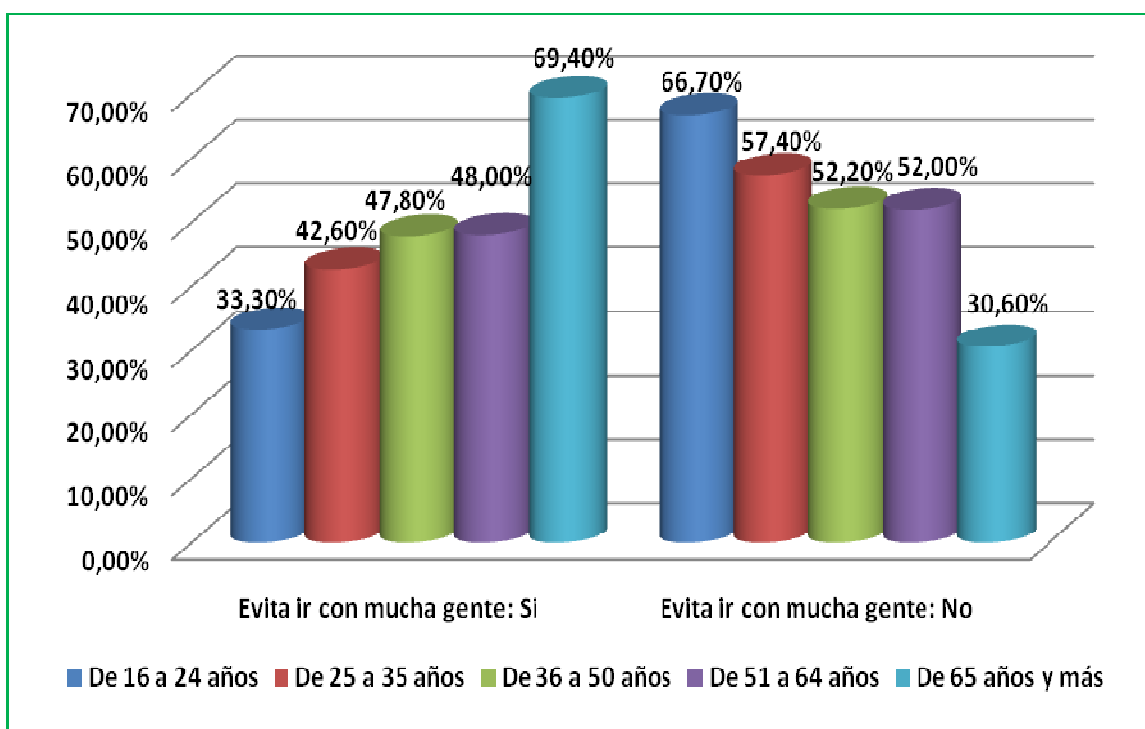


Gráfico VI.65: Edad sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.
Fuente: Elaboración propia.

Y esta misma franja de edad son los que tienen más propensión a “utilizar/utilizarían bolsas de recogida de excrementos para el animal de compañía” (94,4%) respecto a tramos de edad. Presentando una diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,147$ y $p\text{-valor} = 0,039$ (tabla VI.66 y gráfico VI.66).

Tabla VI.66: Tabla de contingencia edad sobre comportamientos ambientales: utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía: Si	25 75,8%	92 85,2%	164 92,1%	89 87,3%	34 94,4%	$\chi^2 = 10,068$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,039$
Utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía: No	8 24,2%	16 14,8%	14 7,9%	13 12,7%	2 5,6%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,147$ $p\text{-valor} = 0,039$

2 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,83.
Fuente: Elaboración propia.

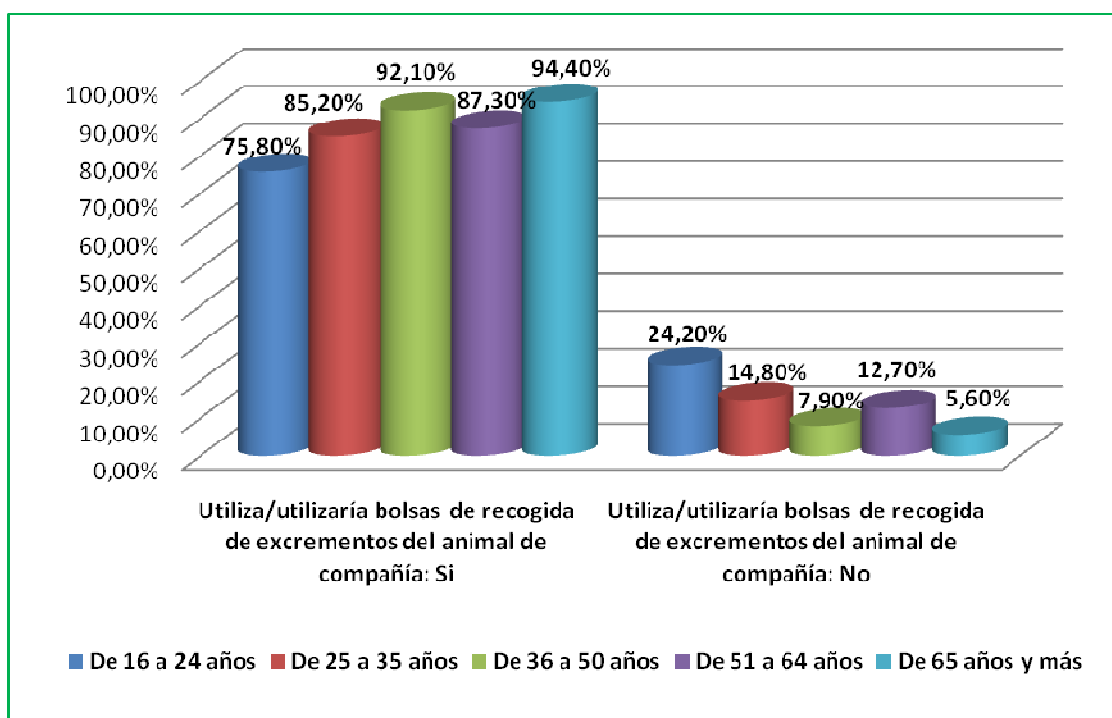


Gráfico VI. 66: Edad sobre comportamientos ambientales: utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía.

Fuente: Elaboración propia.

4.1.6. INFLUENCIA DEL NIVEL DE ESTUDIOS SOBRE OTRAS VARIABLES.

El cruce entre el nivel de estudios y otras variables han sido significativas en dos casos. En la visita a otras V.V. tenemos que los “universitarios de postgraduado” son los que más han visitado otras “V.V. en Andalucía” (50,0%) frente a otros niveles académicos, siendo la diferencia muy significativa. Con un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,192$ y $p\text{-valor} = 0,008$ (tabla VI.67 y gráfico VI.67).

Tabla VI.67: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Andalucía: Si	3 8,1%	45 32,6%	36 40,0%	30 43,5%	28 43,1%	21 38,9%	2 50,0%	$\chi^2 = 17,406$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,008$
Andalucía: No	34 91,9%	93 67,4%	54 60,0%	39 56,5%	37 56,9%	33 61,1%	2 50,0%	Coefficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,192$ $p\text{-valor} = 0,008$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,44.

Fuente: Elaboración propia.

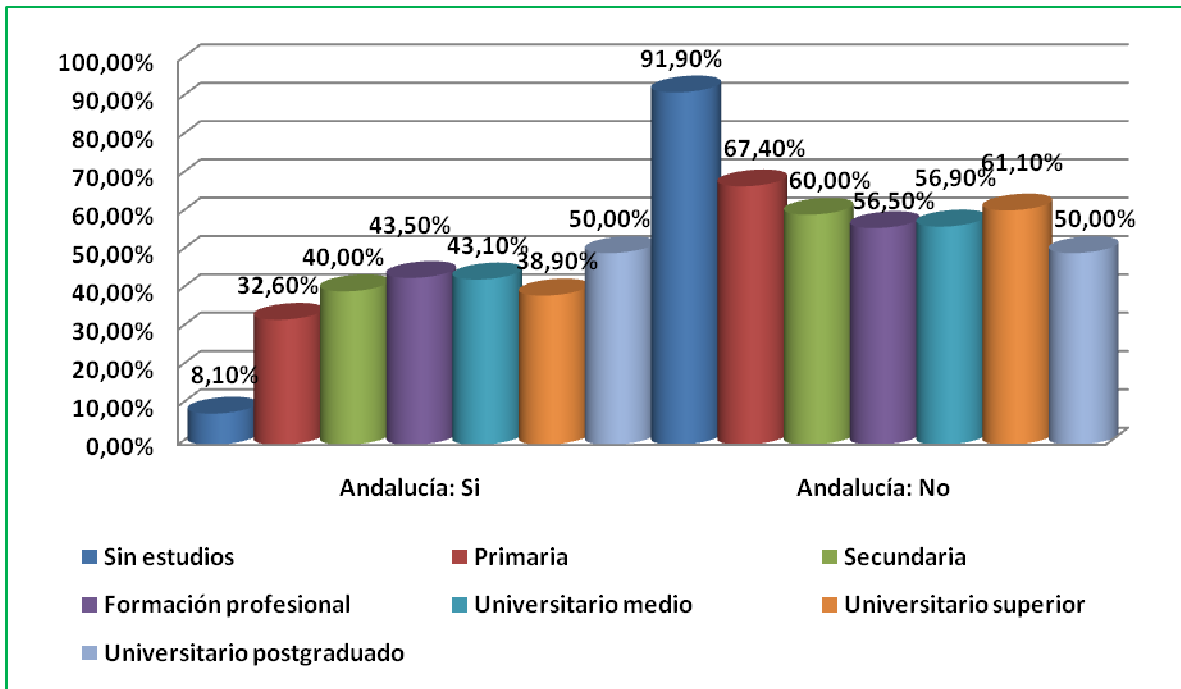


Gráfico VI.67: Nivel de estudios sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.
Fuente: Elaboración propia.

Y los que “no tienen estudios”, tienden a ir a las V.V. más en “solitario” (70,30%) que otros rangos académicos, presentando una diferencia altamente significativa. Tiene un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,255$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.68 y gráfico VI.68).

Tabla VI.68: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre ir solo.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Solo: Si	26 70,3%	52 37,7%	22 24,4%	20 29,0%	17 26,2%	13 24,1%	2 50,0%	$\chi^2 = 31,802$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Solo: No	11 29,7%	86 62,3%	68 75,6%	49 71,0%	48 73,8%	41 75,9%	2 50,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,255$ $p\text{-valor} = 0,000$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,33.
Fuente: Elaboración propia.

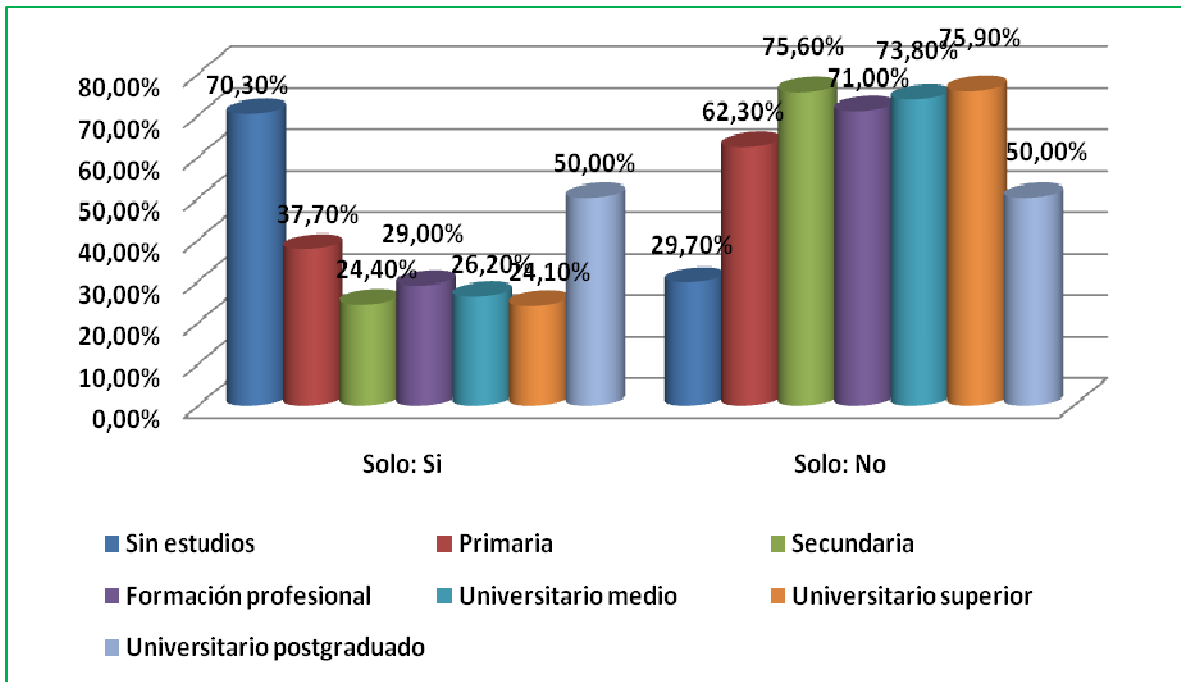


Gráfico VI.68: Nivel de estudios sobre ir solo.
Fuente: Elaboración propia.

4.1.7. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE OTRAS VARIABLES.

La única V.V. andaluza donde existe una relación significativa entre el número de acompañantes y la visita a estas líneas no motorizadas es en la “V.V. de la Sierra Norte”. El “grupo” es el más común (41%) en esta V.V. respecto a otros formatos, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 13,213$ y $p\text{-valor} = 0,001$; según podemos leer en la tabla VI.69 y en su correspondiente gráfico VI.69.

Tabla VI.69: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre uso-visita de la Vía Verde de la Sierra Norte.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Vía Verde de la Sierra Norte: Si	11 15,7%	7 12,5%	16 41,0%	$\chi^2 = 13,213$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,001$
Vía Verde de la Sierra Norte: No	59 84,3%	49 87,5%	23 59,0%	
Total	70 100,0%	56 100,0%	39 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 8,04.
Fuente: Elaboración propia.

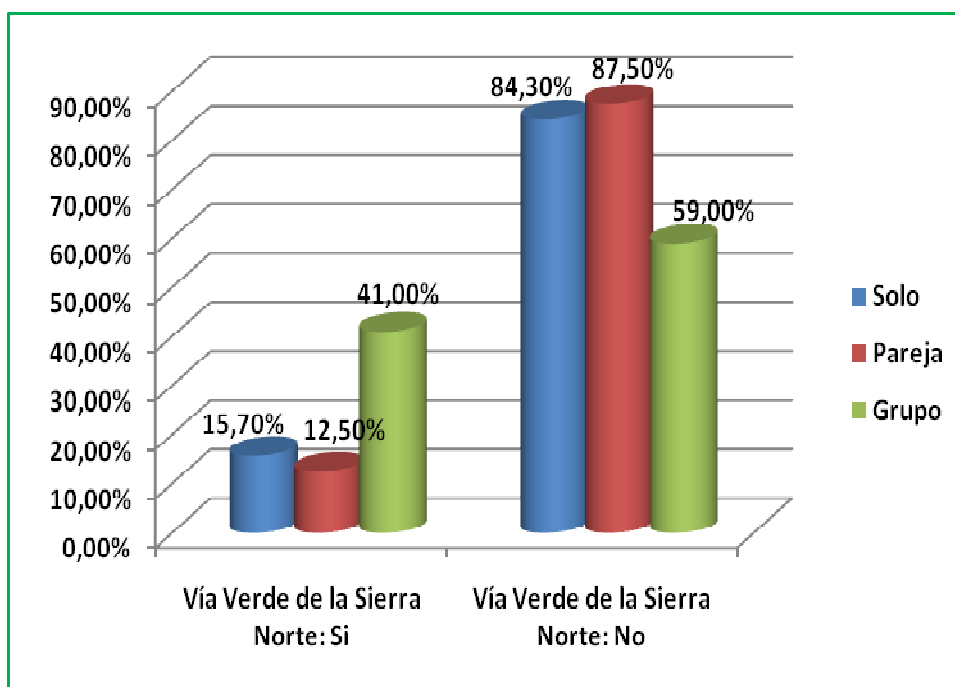


Gráfico VI.69: Número de acompañantes sobre uso-visita de la Vía Verde de la Sierra Norte.
Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la asociación entre número de acompañantes y entidad que organiza el uso-visita a las V.V., nos encontramos con dos relaciones significativas. Las personas que se mueven “solos” presentan más inclinación en organizar su uso-visita a las V.V. “por su cuenta” (95,9%) que de otros modos, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 36,411$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.70 y gráfico VI.70).

Tabla VI.70: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre organización por su cuenta.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Por su cuenta: Si	186 95,9%	121 84,6%	86 71,7%	$X^2 = 36,411$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Por su cuenta: No	8 4,1%	22 15,4%	34 28,3%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 16,81.
Fuente: Elaboración propia.

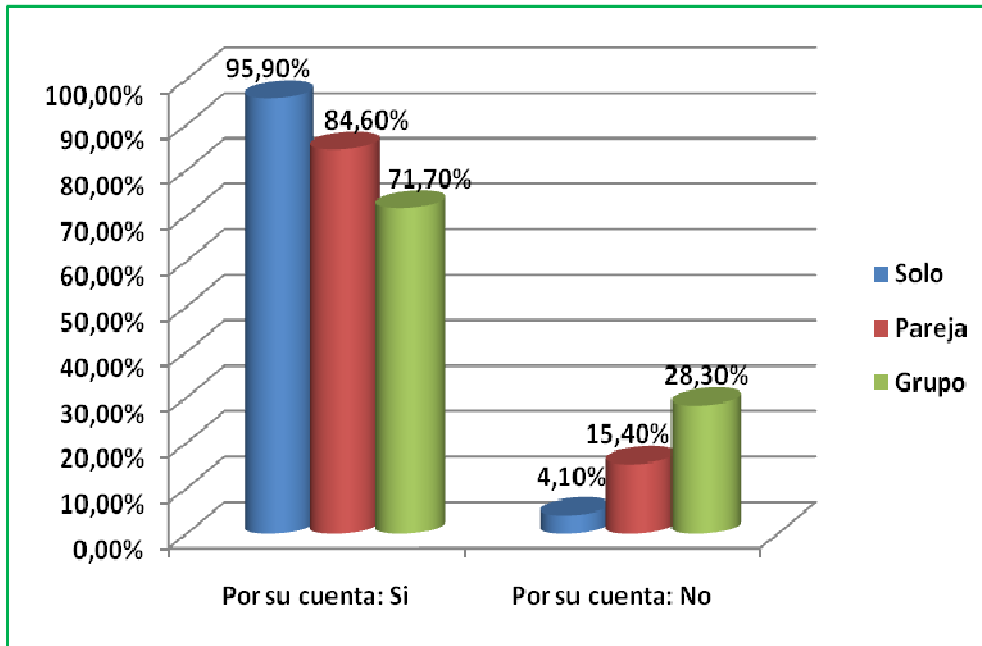


Gráfico VI.70: Número de acompañantes sobre organización por su cuenta.
Fuente: Elaboración propia.

En cambio, las personas que se mueven en “grupo” tienen mayores porcentajes en organizar su uso-visita a las V.V. “por cuenta de otras personas” (28,3%) respecto a otras fórmulas, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 22,452$ y $p\text{-valor} = 0,000$; como mostramos en la tabla VI.71 y gráfico VI.71.

Tabla VI.71: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre organización por cuenta de otras personas.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Por cuenta de otras personas: Si	16 8,2%	30 21,0%	34 28,3%	$X^2 = 22,452$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Por cuenta de otras personas: No	178 91,8%	113 79,0%	86 71,7%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 21,01.
Fuente: Elaboración propia.

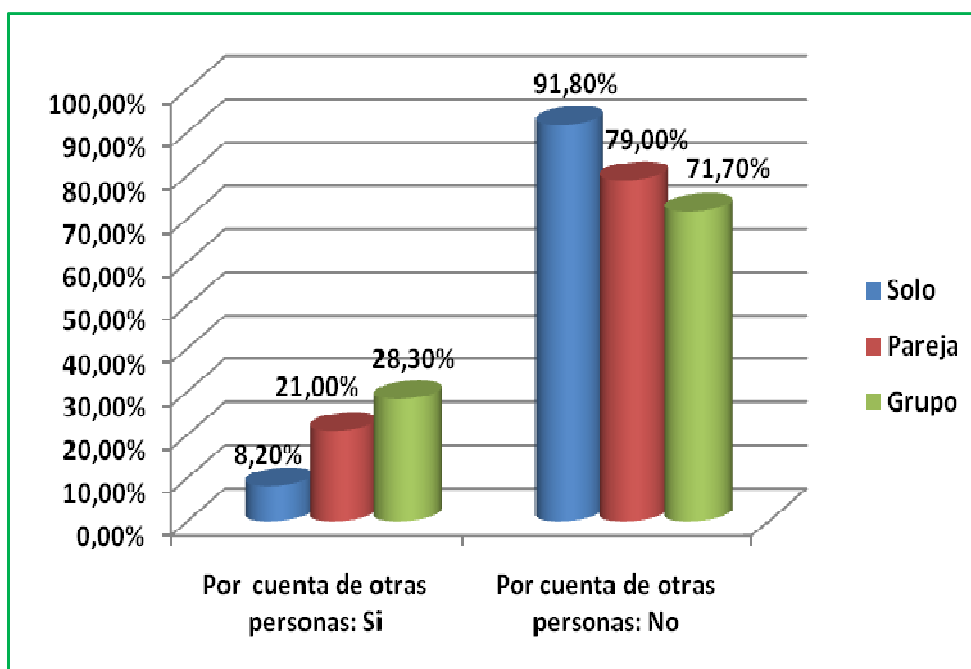


Gráfico VI.71: Número de acompañantes sobre organización por cuenta de otras personas.
Fuente: Elaboración propia.

Existe una relación directa entre el número de acompañantes y con quién se utiliza las V.V. de Andalucía. Los usuarios-visitantes que se desplaza en “solitario” tiene mayor representación en ir “solo” (68%) o “con su animal de compañía” (14,4%) que con otros acompañantes. En el primer caso, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 184,382$ y $p\text{-valor} = 0,000$; vid. la tabla VI.72 y su gráfico VI.72.

Tabla VI.72: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir solo.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Solo: Si	132 68,0%	14 9,8%	6 5,0%	$\chi^2 = 184,382$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Solo: No	62 32,0%	129 90,2%	114 95,0%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5 y la frecuencia mínima esperada es 39,91.
Fuente: Elaboración propia.

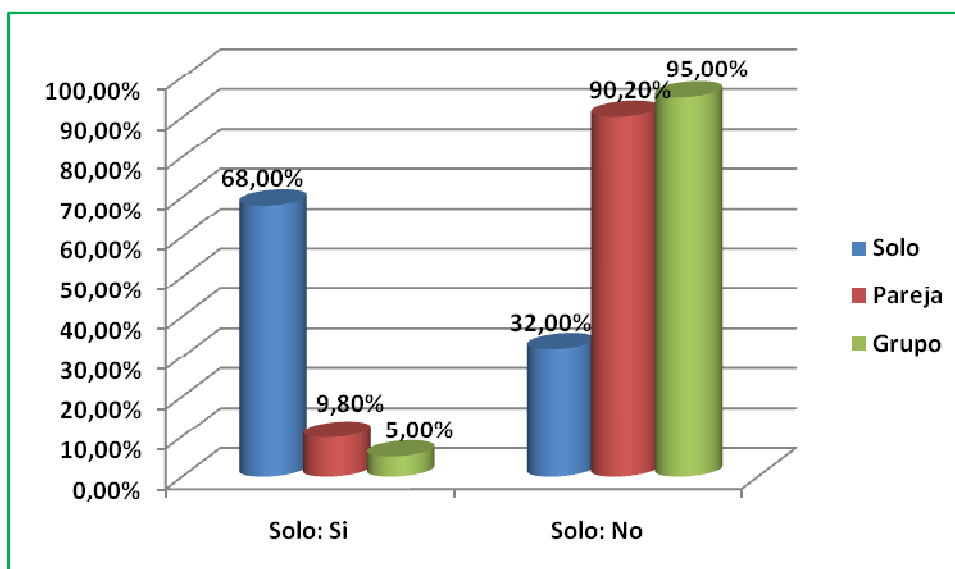


Gráfico VI.72: Número de acompañantes sobre ir solo.
Fuente: Elaboración propia.

Y, en la segunda situación, presenta una diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 17,041$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.73 y gráfico VI.73).

Tabla VI.73: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su animal de compañía.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Con su animal de compañía: Si	28 14,4%	7 4,9%	3 2,5%	$X^2 = 17,041$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Con su animal de compañía: No	166 85,6%	136 95,1%	117 97,5%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5 y la frecuencia mínima esperada es 9,98.
Fuente: Elaboración propia.

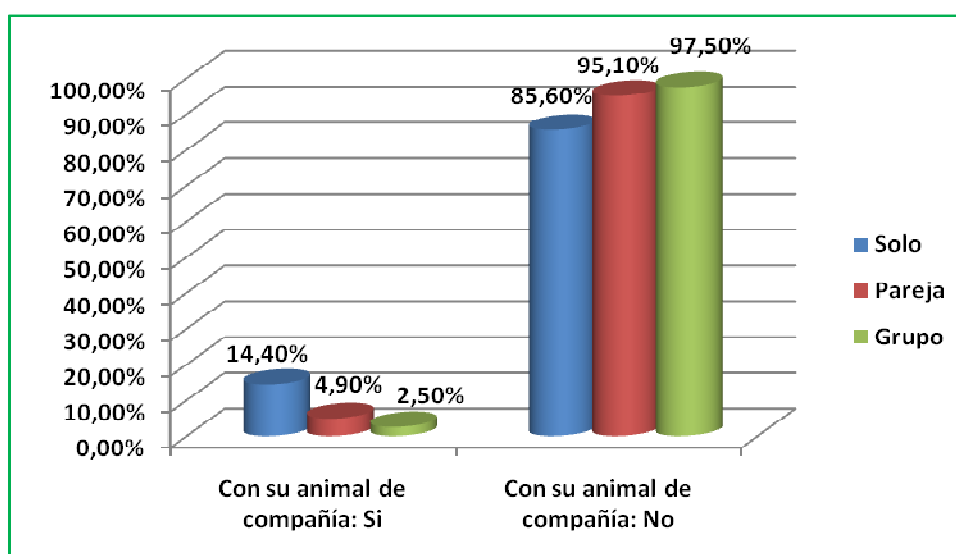


Gráfico VI.73: Número de acompañantes sobre ir con su animal de compañía.
Fuente: Elaboración propia.

Aquellos que se mueven en “grupos de dos” tienen mayor querencia en ir acompañados “con su pareja” con un 32,9%; respecto a otros acompañantes, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 20,145$ y $p\text{-valor} = 0,000$; vid. la tabla VI.74 y su correspondiente gráfico VI.74.

Tabla VI. 74: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su pareja.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Con su pareja: Si	29 14,9%	47 32,9%	17 14,2%	$\chi^2=20,145$ gl= 2 $p\text{-valor}= 0,000$
Con su pareja: No	165 85,1%	96 67,1%	103 85,8%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5 y la frecuencia mínima esperada es 24,42.
Fuente: Elaboración propia.

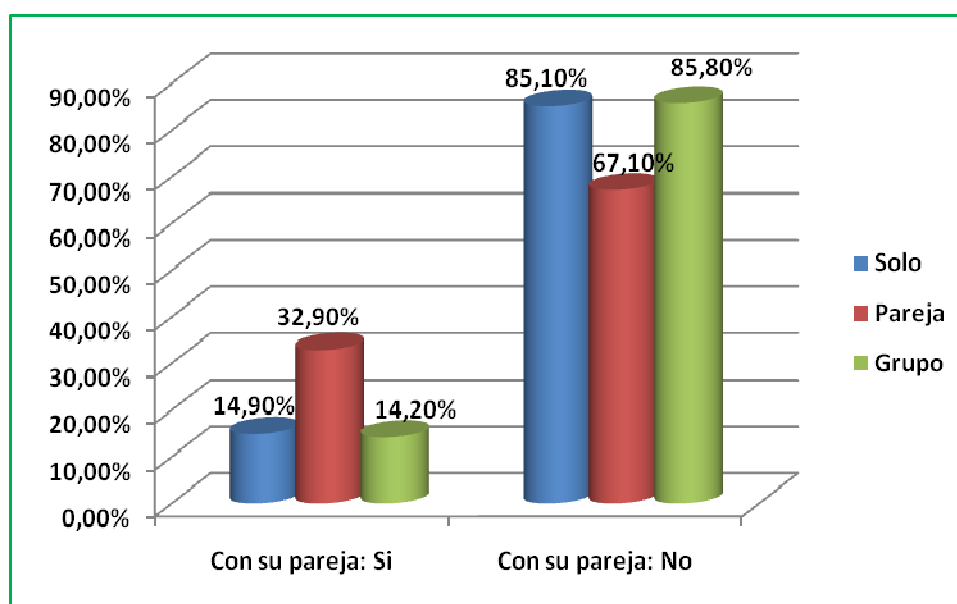


Gráfico VI.74: Número de acompañantes sobre ir con su pareja.
Fuente: Elaboración propia.

Por el contrario, el “grupo” es característico de desplazarse “con su familia” (54,2%) o “con sus amigos” (75%) respecto a otros acompañantes; en la primera circunstancia, tiene una diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 17,630$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.75 y gráfico VI.75).

Tabla VI.75: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su familia.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Con su familia: Si	61 31,4%	49 34,3%	65 54,2%	$\chi^2=17,630$ gl= 2 p -valor= 0,000
Con su familia: No	133 68,6%	94 65,7%	55 45,8%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 45,95.
Fuente: Elaboración propia.

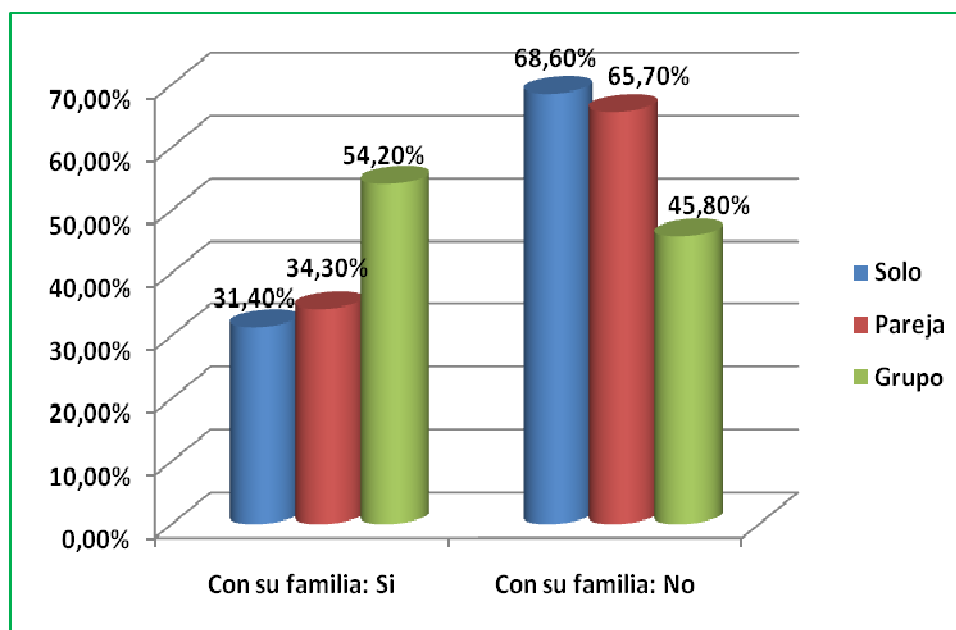


Gráfico VI.75: Número de acompañantes sobre ir con su familia.
Fuente: Elaboración propia.

Y, en la segunda situación, presenta una diferencia muy significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 12,008$; y p -valor= 0,002; como vemos en la tabla VI.76 y gráfico VI.76).

Tabla VI.76: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su amigos/as.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Con sus amigos/as: Si	108 55,7%	87 60,8%	90 75,0%	$\chi^2=17,630$ gl= 2 p -valor= 0,000
Con sus amigos/as: No	86 44,3%	56 39,2%	30 25,0%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 45,16.
Fuente: Elaboración propia.

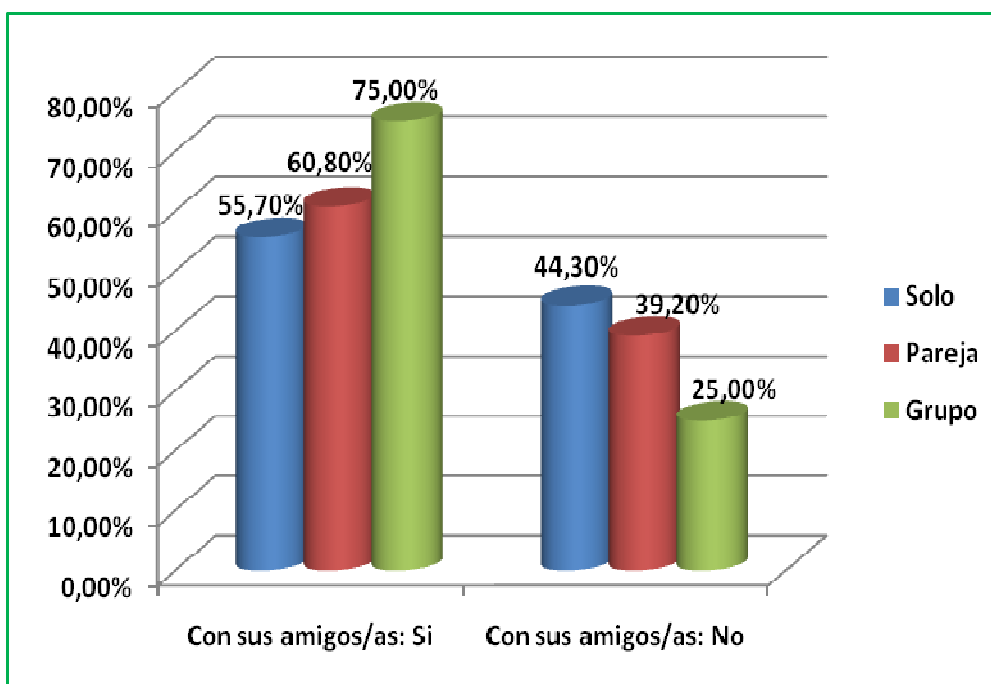


Gráfico VI.76: Número de acompañantes sobre ir con sus amigos/as.
Fuente: Elaboración propia.

El “tiempo” con un 47,6% e “íntegramente por la vía verde” con un 84,6% son las condiciones principales que más eligen las “parejas” para organizar su recorrido en las vías verdes de Andalucía, respecto a ir “solos” o en “grupos”. Siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $X^2 = 6,482$ y $p\text{-valor} = 0,039$; según se detalla en la tabla VI.77 y su correspondiente gráfico VI.77.

Tabla VI.77: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: por tiempo.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Por tiempo: Si	74 38,1%	68 47,6%	39 32,5%	$X^2=6,482$ gl= 2 $p\text{-valor}= 0,039$
Por tiempo: No	120 61,9%	75 52,4%	81 67,5%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 47,53.
Fuente: Elaboración propia.

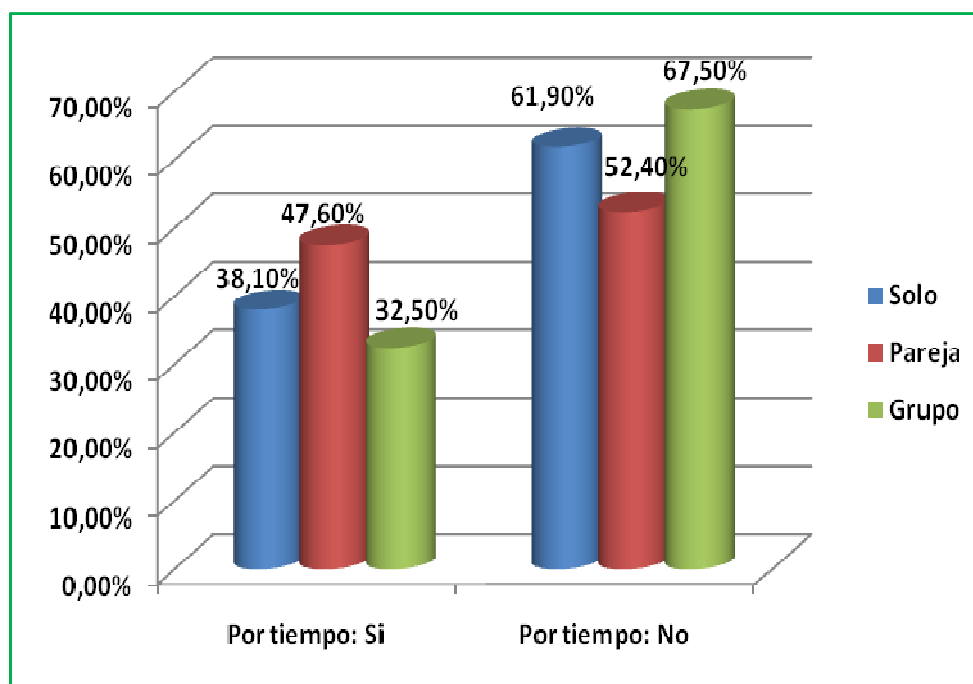


Gráfico VI.77: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: por tiempo.
Fuente: Elaboración propia.

Para la segunda situación, la diferencia es significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $\chi^2 = 8,798$; y $p\text{-valor} = 0,012$; según vemos en la tabla VI.78 y su correspondiente gráfico VI.78.

Tabla VI.78: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Íntegramente por la vía verde: Si	139 71,6%	121 84,6%	97 80,8%	$\chi^2=8,798$ gl= 2 $p\text{-valor}= 0,012$
Íntegramente por la vía verde: No	55 28,4%	22 15,4%	23 19,2%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 26,26.
Fuente: Elaboración propia.

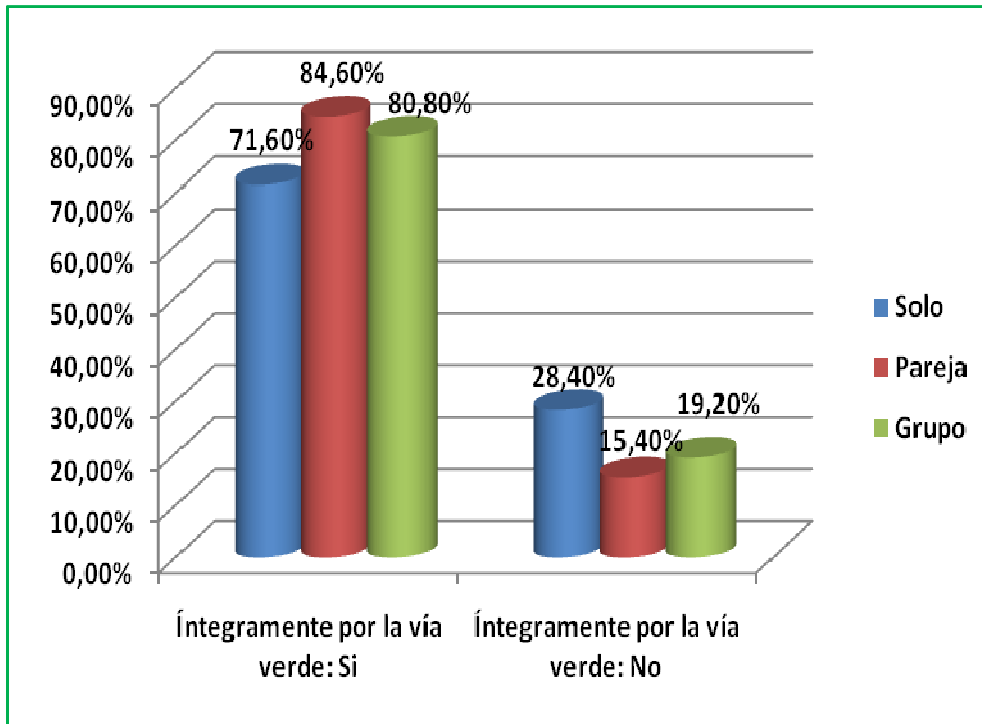


Gráfico VI.78: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.

Fuente: Elaboración propia.

En cambio, el usuario-visitante que se desplaza “solo” realiza su ruta integrando “vía verde y otro/s camino/s” con un 44,8%, siendo altamente significativo a un N.S. de 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 23,024$ y $p\text{-valor} = 0,000$; según vemos en la tabla VI.79 y gráfico VI.79.

Tabla VI.79: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: vía verde.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Vía verde y otro/s camino/s: Si	87 44,8%	33 23,1%	29 24,2%	$\chi^2=23,024$ gl= 2 $p\text{-valor}= 0,000$
Vía verde y otro/s camino/s: No	107 55,2%	110 76,9%	91 75,8%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 39,12.

Fuente: Elaboración propia.

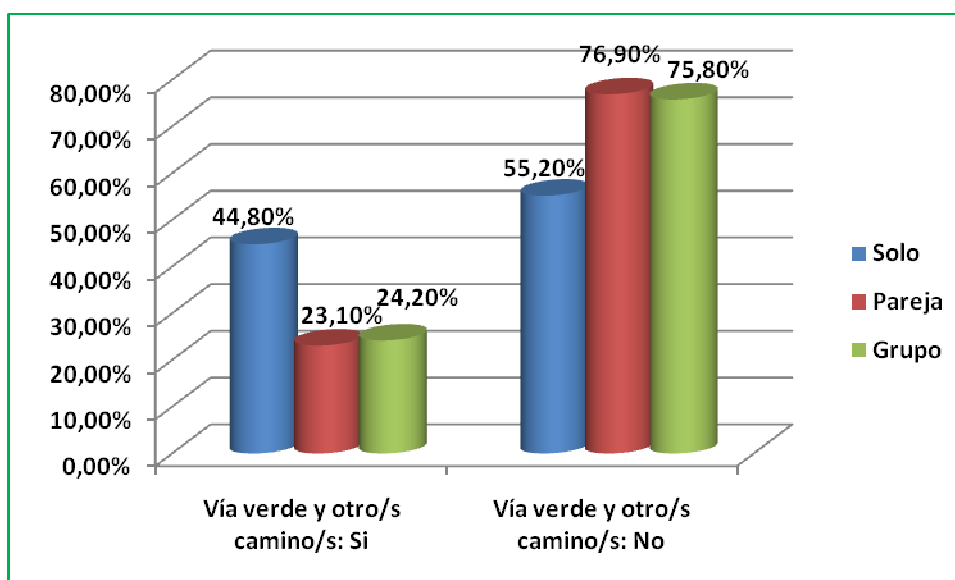


Gráfico VI.79: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.

Fuente: Elaboración propia.

4.2. INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DEPORTIVAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

4.2.1. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS DESARROLLADAS EN LAS VÍAS VERDES.

El “hombre” presenta una relación significativa respecto a la práctica del “ciclismo” (66,2%) frente a la “mujer” en esta misma actividad (47,1%) en las V.V. andaluzas. Tiene una diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 12,309$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.80 y gráfico VI.80).

Tabla VI.80: Tabla de contingencia sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.

	Hombre	Mujer	X^2
Ciclismo: Si	235 66,2%	48 47,1%	$X^2 = 12,309$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,000$
Ciclismo: No	120 33,8%	54 52,9%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 38,84.
Fuente: Elaboración propia.

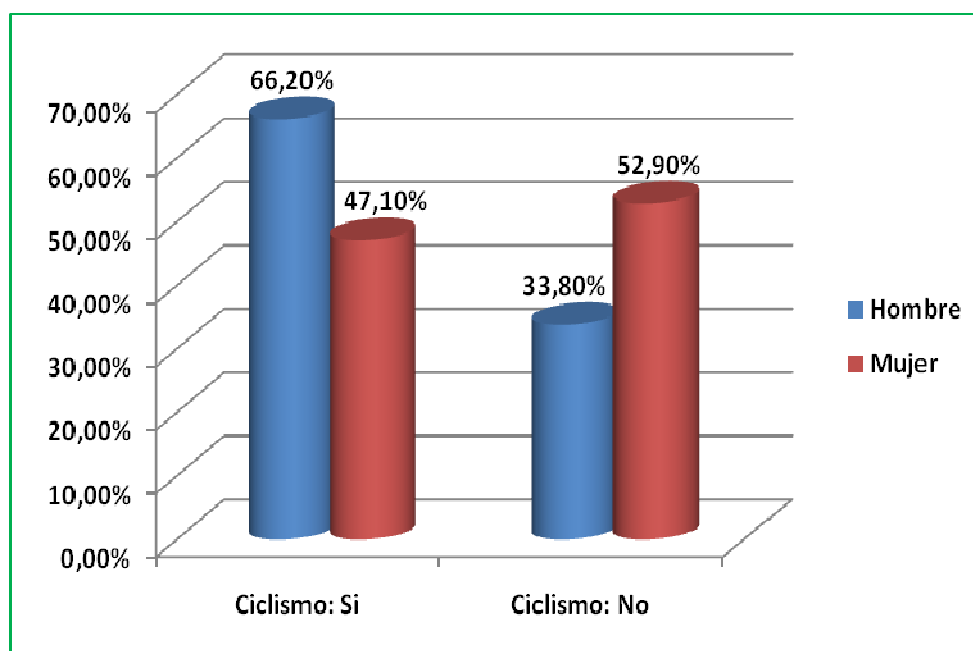


Gráfico VI.80: Sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.
Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la “carrera”, también es el “hombre” con un 25,6% quien mantiene una mayor inclinación a esta práctica, mientras la “mujer” lo realiza en un 12,7% de los casos. Presentado esta diferencia muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $\chi^2 = 7,488$ y $p\text{-valor} = 0,006$; como vemos en la tabla VI.81 y su correspondiente gráfico VI.81.

Tabla VI.81: Tabla de contingencia sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.

	Hombre	Mujer	χ^2
Carrera: Si	91 25,6%	13 12,7%	$\chi^2 = 7,488$ $gl = 1$ $p\text{-valor} = 0,006$
Carrera: No	264 74,4%	89 87,3%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 23,21.
Fuente: Elaboración propia.

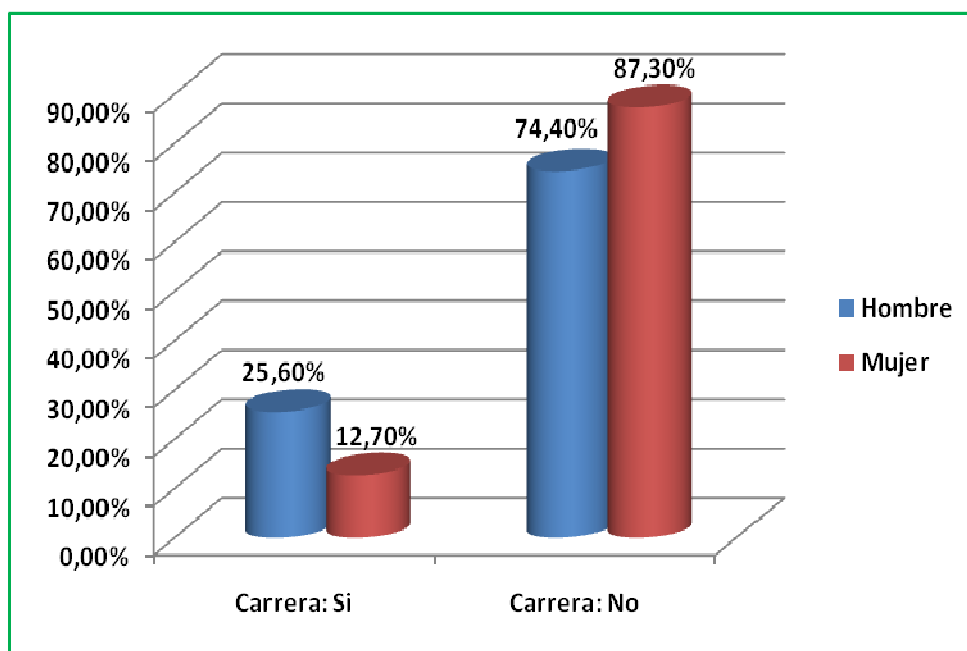


Gráfico VI.81: Sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.
Fuente: Elaboración propia.

4.2.2. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS DESARROLLADAS EN LAS VÍAS VERDES.

La edad presenta correlaciones significativas en tres actividades deportivas desarrolladas en las V.V. andaluzas. La tercera edad tienen más inclinación a “caminar, pasear o senderismo” (91,7%) que otras edades, con una disparidad altamente significativo a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,286$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.82 y gráfico VI.82).

Tabla VI.82: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Caminar, pasear o senderismo: Si	18 54,5%	44 40,7%	94 52,8%	74 72,5%	33 91,7%	$\chi^2 = 40,795$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Caminar, pasear o senderismo: No	15 45,5%	64 59,3%	84 47,2%	28 27,5%	3 8,3%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,286$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 14,01.
Fuente: Elaboración propia.

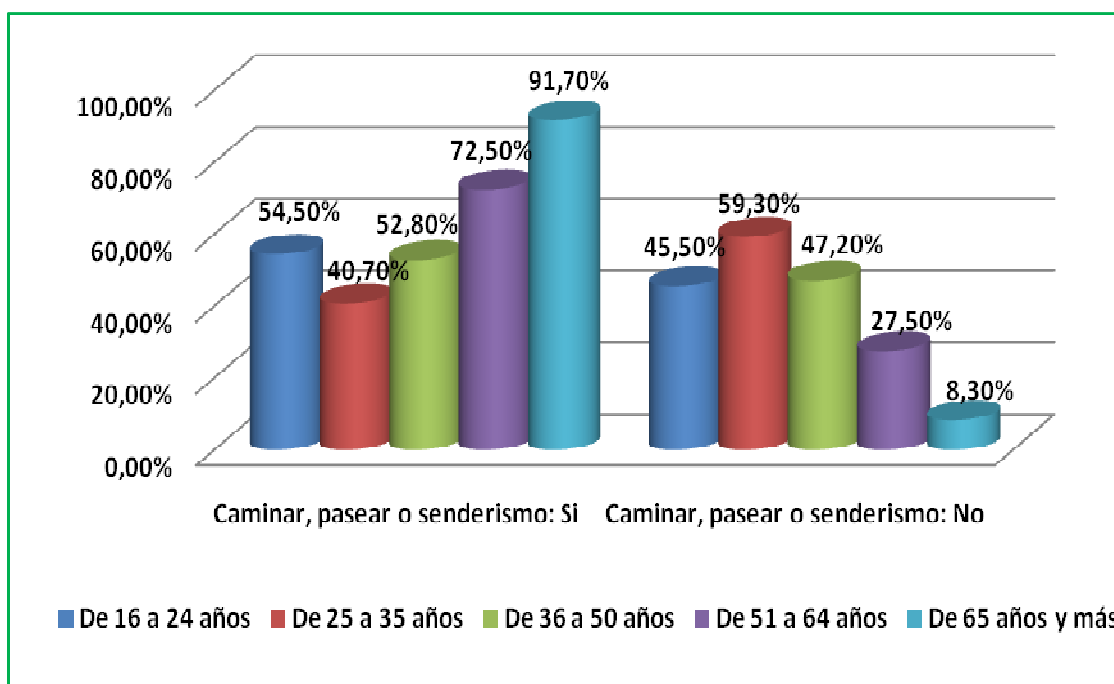


Gráfico VI.82: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.

Fuente: Elaboración propia.

La bicicleta, es utilizada en mayor proporción por los deportistas-turistas que acuden a las V.V. de Andalucía que se encuentran “entre los 25 a 35 años” con un 77,8% de los casos, con una diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,366$ y $p\text{-valor} = 0,000$; como vemos en la tabla VI.83 y gráfico VI.83.

Tabla VI.83: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Ciclismo: Si	21 63,6%	84 77,8%	128 71,9%	46 45,1%	4 11,1%	$\chi^2 = 70,753$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Ciclismo: No	12 36,4%	24 22,2%	50 28,1%	56 54,9%	32 88,9%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,366$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 12,56.

Fuente: Elaboración propia.

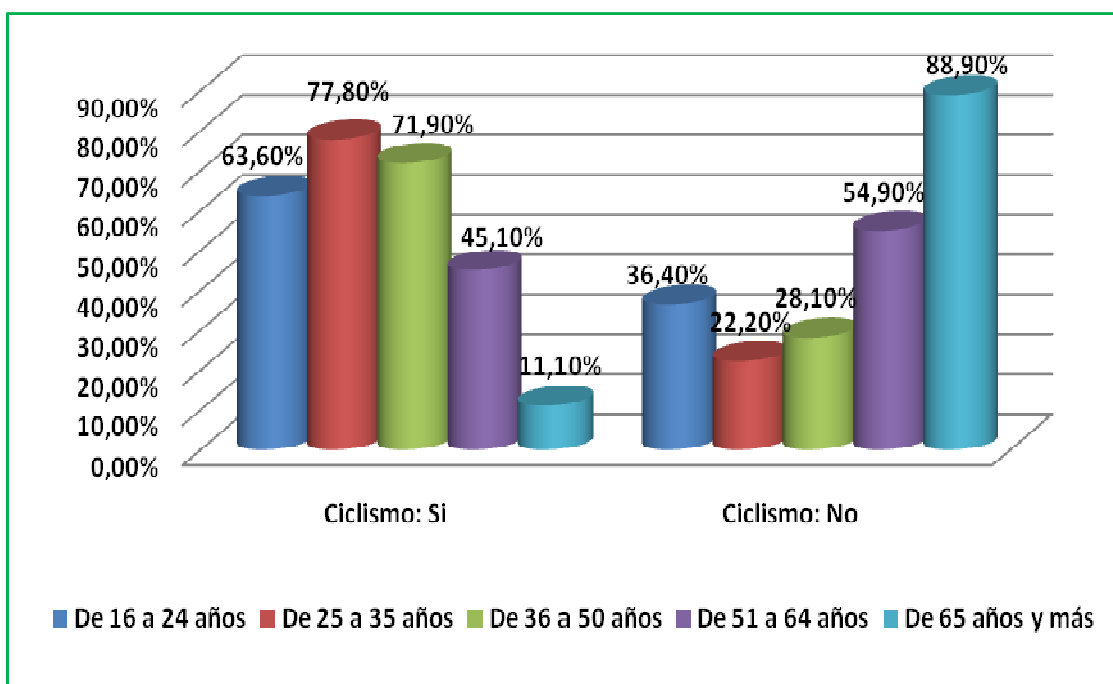


Gráfico VI.83: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.

Fuente: Elaboración propia.

Los atletas que práctica la carrera por las vías verdes andaluzas presentan edades comprendidas “entre 16 a 24 años” con un 36,4%; esta distancia es muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,188$ y $p\text{-valor} = 0,002$; según leemos en la tabla VI.84 y en el gráfico VI.84.

Tabla VI.84: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	X^2
Carrera: Si	12 36,4%	36 33,3%	30 16,9%	22 21,6%	4 11,1%	$X^2 = 16,736$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,002$
Carrera: No	21 63,6%	72 66,7%	148 83,1%	80 78,4%	32 88,9%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,188$ $p\text{-valor} = 0,002$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,51.

Fuente: Elaboración propia.

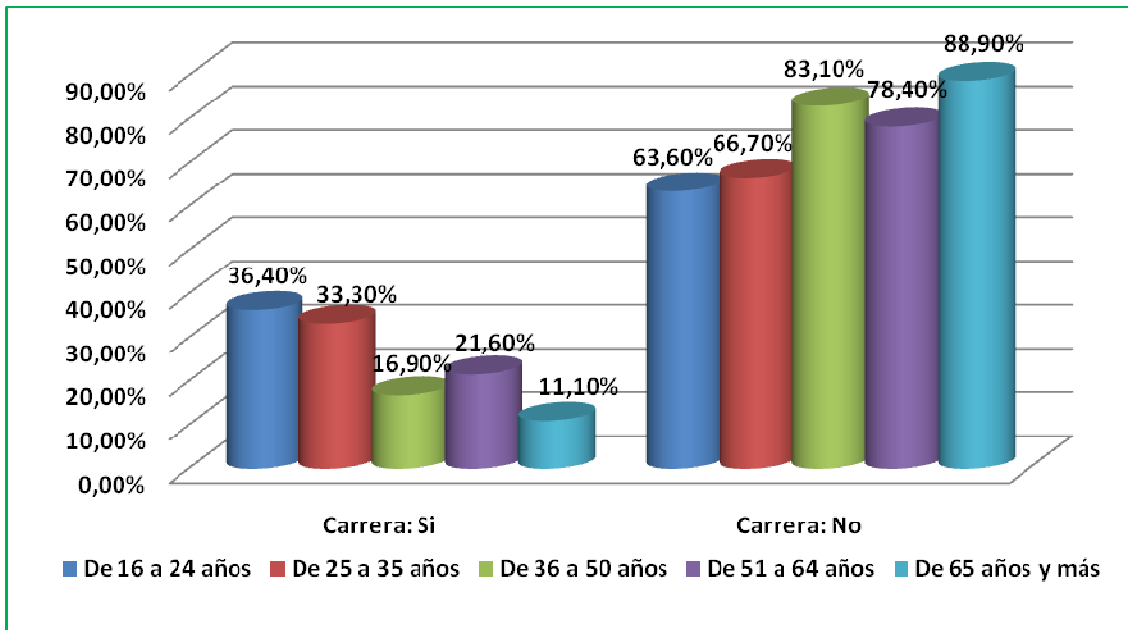


Gráfico VI.84: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.
Fuente: Elaboración propia.

4.2.3. INFLUENCIA DEL NIVEL DE ESTUDIOS SOBRE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS DESARROLLADAS EN LAS VÍAS VERDES.

Cada una de las prácticas realizadas en las V.V. está unida mayoritariamente a un nivel de estudio. Según se reduce el rango de estudio aparecen mayor número de usuarios en la práctica de “caminar, pasear o senderismo”, los deportistas-turistas que “no tienen estudios” alcanzan el 83,8%; siendo estas diferencias altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,235$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.85 y gráfico VI.85).

Tabla VI. 85: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Caminar, pasear o senderismo: Si	31 83,8%	89 64,5%	53 58,9%	36 52,2%	30 46,2%	24 44,4%	0 0,0%	$\chi^2 = 26,703$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Caminar, pasear o senderismo: No	6 16,2%	49 35,5%	37 41,1%	33 47,8%	35 53,8%	30 55,6%	4 100,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,235$ $p\text{-valor} = 0,000$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,70.
Fuente: Elaboración propia.

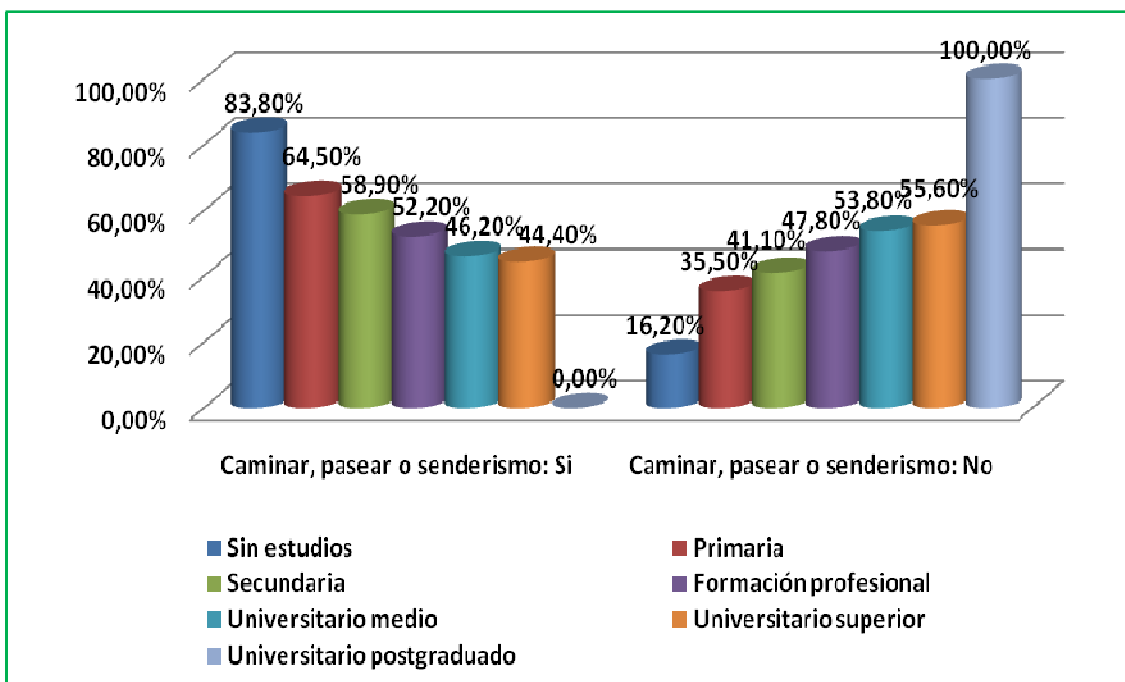


Gráfico VI.85: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.
Fuente: Elaboración propia.

Aquellos deportistas-turistas que acuden a las vías verdes de Andalucía que tienen “estudios universitarios postgraduados y superiores”, presentan más tendencia a realizar “ciclismo”, con un 100% y 75,9%; respectivamente, que otros niveles académicos, siendo la diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,219$ y $p\text{-valor} = 0,001$; según se aprecia en la tabla VI.86 y gráfico VI.86.

Tabla VI.86: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Ciclismo: Si	13 35,1%	81 58,7%	51 56,7%	48 69,6%	45 69,2%	41 75,9%	4 100,0%	$\chi^2 = 23,057$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,001$
Ciclismo: No	24 64,9%	57 41,3%	39 43,3%	21 30,4%	20 30,8%	13 24,1%	0 0,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,219$ $p\text{-valor} = 0,001$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,52.

Fuente: Elaboración propia.

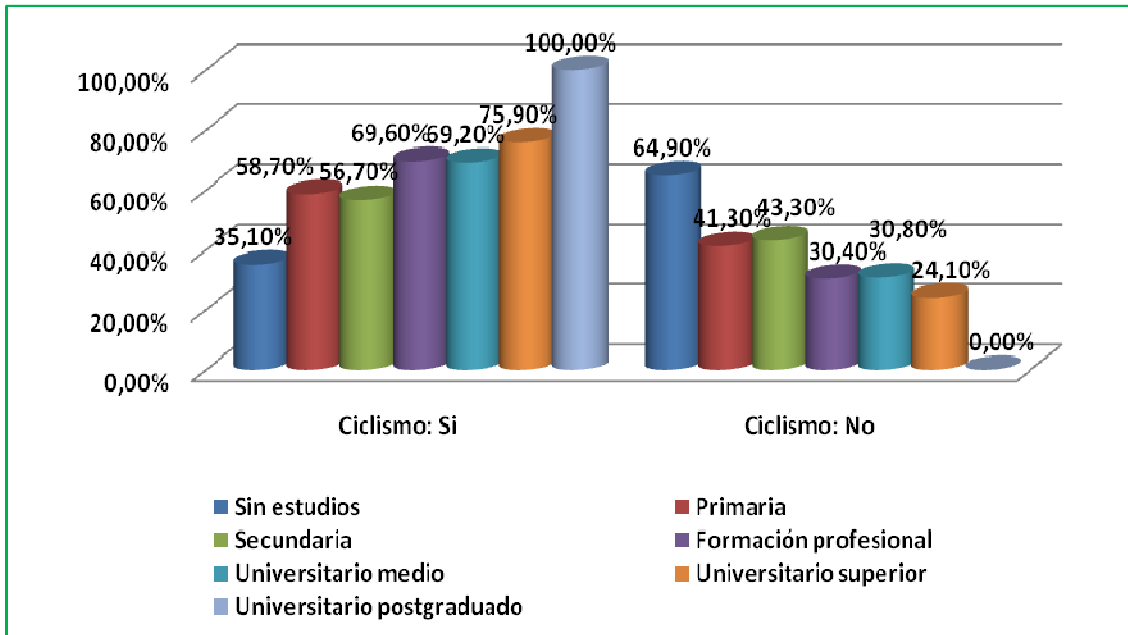


Gráfico VI.86: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, los deportistas-turistas que poseen “estudios secundarios” son más proclives a realizar “carrera” (32,2%) que otros niveles de estudios, siendo esta correlación significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,170$ y $p\text{-valor} = 0,035$ (tabla VI.87 y gráfico VI.87).

Tabla VI.87: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Carrera: Si	3 8,1%	27 19,6%	29 32,2%	19 27,5%	17 26,2%	9 16,7%	0 0,0%	$\chi^2 = 13,545$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,035$
Carrera: No	34 91,9%	111 80,4%	61 67,8%	50 72,5%	48 73,8%	45 83,3%	4 100,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,170$ $p\text{-valor} = 0,035$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5 y la frecuencia mínima esperada es 0,91.
Fuente: Elaboración propia.

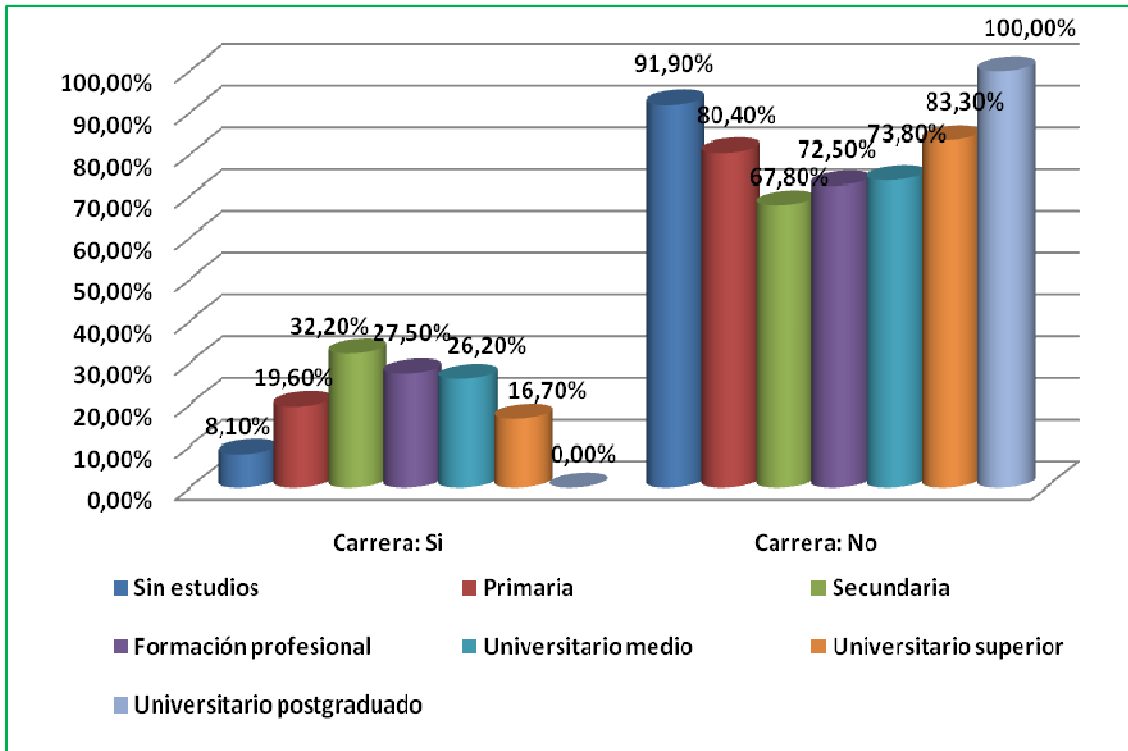


Gráfico VI. 87: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.
Fuente: Elaboración propia.

4.2.4. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE LAS ACTIVIDADES DEPORTIVAS DESARROLLADAS EN LAS VÍAS VERDES.

La actividad en “solitario” es más común verlo en los “caminantes” (68,6%) y “corredores” (30,9%) respecto a otros números de acompañantes. En ambos casos se presenta diferencia altamente significativa, para los primeros, a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 19,221$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.88 y gráfico VI.88). Y, para los segundos, a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 17,168$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.89 y gráfico VI.89).

Tabla VI.88: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Caminar, pasear o senderismo: Si	133 68,6%	77 53,8%	53 44,2%	$X^2 = 19,221$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Caminar, pasear o senderismo: No	61 31,4%	66 46,2%	67 55,8%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 50,94.
Fuente: Elaboración propia.

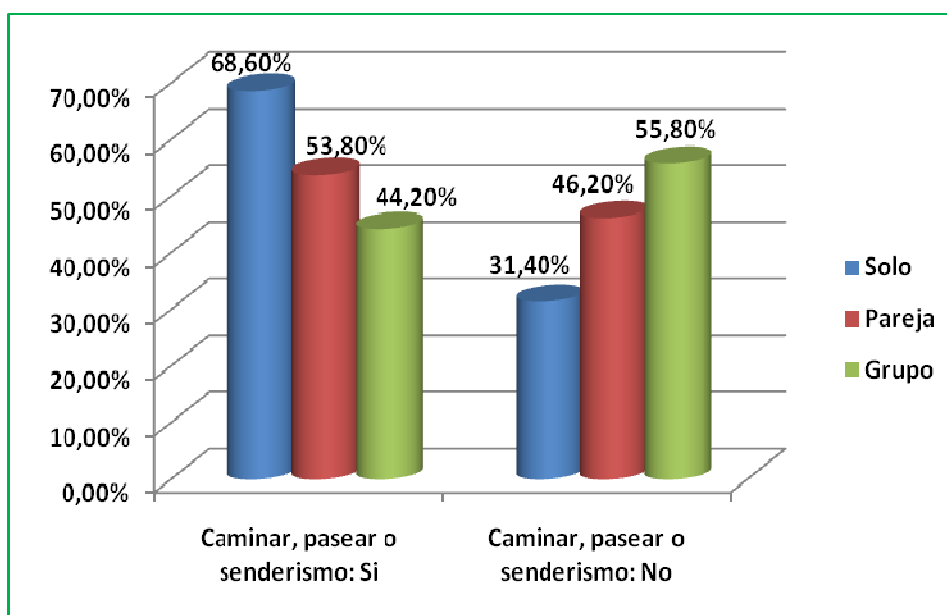


Gráfico VI.88: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.
Fuente: Elaboración propia.

Tabla VI.89: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Carrera: Si	60 30,9%	31 21,7%	13 10,8%	$\chi^2=19,221$ gl= 2 p-valor= 0,000
Carrera: No	134 69,1%	112 78,3%	107 89,2%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 27,31.
Fuente: Elaboración propia.

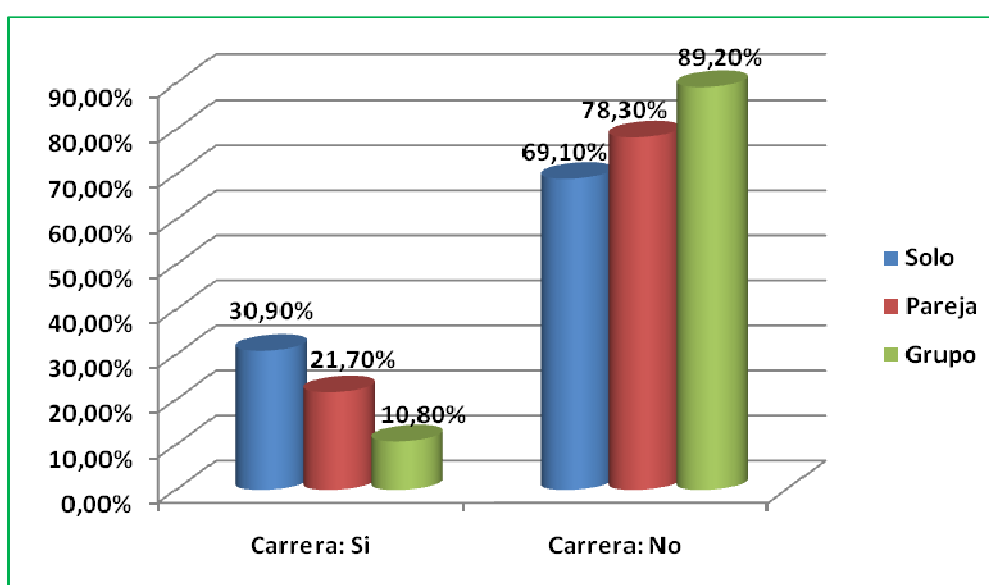


Gráfico VI. 89: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.
Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, para la población que practica “ciclismo” en las vías verdes de Andalucía, es común verla en “grupo” en un 70% de los casos, mostrando una relación significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $\chi^2 = 9,206$ y $p\text{-valor} = 0,010$; según encontramos en la tabla VI.90 y su correspondiente gráfico VI.90.

Tabla VI.90: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Ciclismo: Si	105 54,1%	94 65,7%	84 70,0%	$\chi^2=9,206$ gl= 2 $p\text{-valor}= 0,010$
Ciclismo: No	89 45,9%	49 34,3%	36 30,0%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 45,69.
Fuente: Elaboración propia.

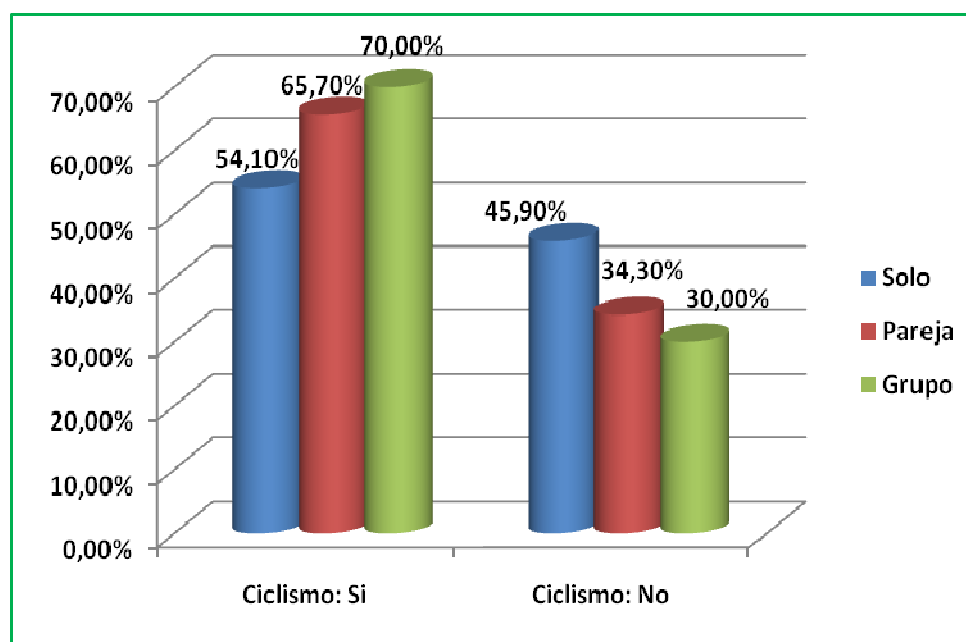


Gráfico VI. 90: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.
Fuente: Elaboración propia.

4.3. INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS TURÍSTICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

4.3.1. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE EL TIPO DE USUARIO-VISITANTE.

Al cuestionar a la población si se duerme en la zona de influencia de la V.V. cuando no es la de la localidad del usuario-visitante, los resultados, respecto a la edad, muestran que desde los 16 hasta los 50 años hay una querencia hacia “no pernoctar” (60,6%, 44,4% y 47,85, respectivamente); es decir, en estas edades se presentan como excursionistas; en cambio, los mayores de 51 años tienen una inclinación hacia “no visitar otras vías verdes” (62,75 y 80,6%, respectivamente). Estas diferencias son altamente significativos a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,292$ y $p\text{-valor} = 0,000$, según vemos en la tabla VI.91 y su correspondiente gráfico VI.91.

Tabla VI.91: Tabla de contingencia edad sobre tipo de usuario-visitantes.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Si pernocta (turista)	2 6,1%	19 17,6%	23 12,9%	11 10,8%	0 0,0%	$\chi^2 = 42,482$ gl= 8 $p\text{-valor} = 0,000$
No pernocta (excursionista)	20 60,6%	48 44,4%	85 47,8%	27 26,5%	7 19,4%	Coficiente de Contingencia
No visito otra vía verde	11 33,3%	41 38,0%	70 39,3%	64 62,7%	29 80,6%	$C = 0,292$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	

2 casillas (13,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,97.

Fuente: Elaboración propia.

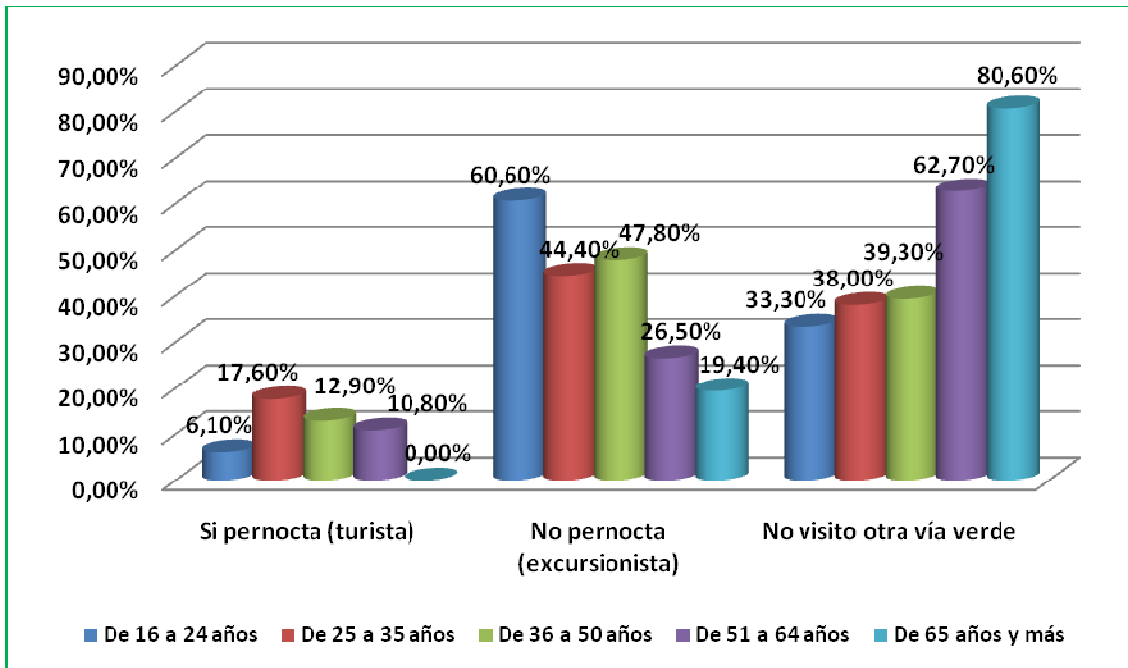


Gráfico VI.91: Edad sobre tipo de usuario-visitantes.

Fuente: Elaboración propia.

4.3.2. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE EL TIPO DE USUARIO-VISITANTE.

Los visitantes, que se desplazan por las V.V. andaluzas, en “pareja” o en “grupo” presentan propensión a ser “excursionistas” en un 43,4% y un 61,7%, según qué caso. Sin embargo, aquellos que se mueven “solos” tienden a “no visitar otras vías verdes”, en el 64,9% de los casos, como vemos en la tabla VI.92 y gráfico VI.92. Presentando una diferencias altamente significativas a un N.S. de significación del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,322$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.92: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de usuario-visitante.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Si pernocta (turista)	17 8,8%	22 15,4%	16 13,3%	$\chi^2 = 52,838$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
No pernocta (excursionista)	51 26,3%	62 43,4%	74 61,7%	
No visito otra vía verde	126 64,9%	59 41,3%	30 25,0%	$C = 0,322$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	194 100%	143 100%	120 100%	

0 casillas (0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 14,44.

Fuente: Elaboración propia.

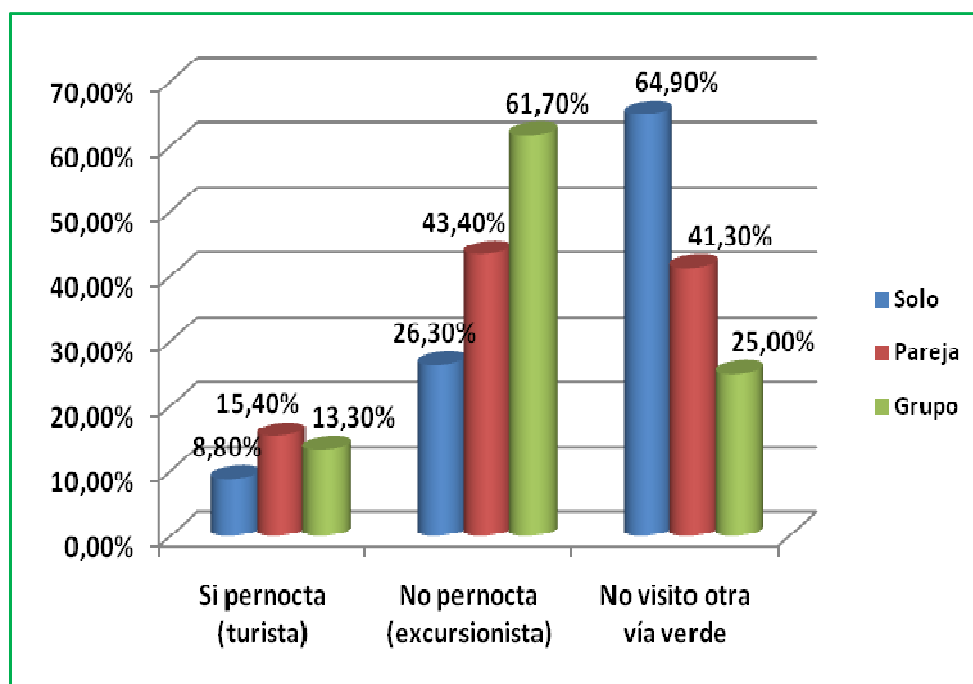


Gráfico VI.92: Número de acompañantes sobre tipo de usuario-visitante.
Fuente: Elaboración propia.

4.3.3. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE TIPO DE TURISMO.

Los deportistas-turistas que se encuentran “entre 25 a 35 años” presentan más tendencia a consumir el “turismo activo” (49,1%) en las V.V. andaluzas, que otros intervalos de edad. Esta diferencia es significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,163$ y $p\text{-valor} = 0,014$ (tabla VI.93 y gráfico VI.93).

Tabla VI.93: Tabla de contingencia edad sobre tipo de turismo: turismo activo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Turismo activo: Si	14 42,4%	53 49,1%	80 44,9%	33 32,4%	8 22,2%	$\chi^2 = 12,467$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,014$
Turismo activo: No	19 57,6%	55 50,9%	98 55,1%	69 67,6%	28 77,8%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,163$ $p\text{-valor} = 0,014$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 13,58.
Fuente: Elaboración propia.

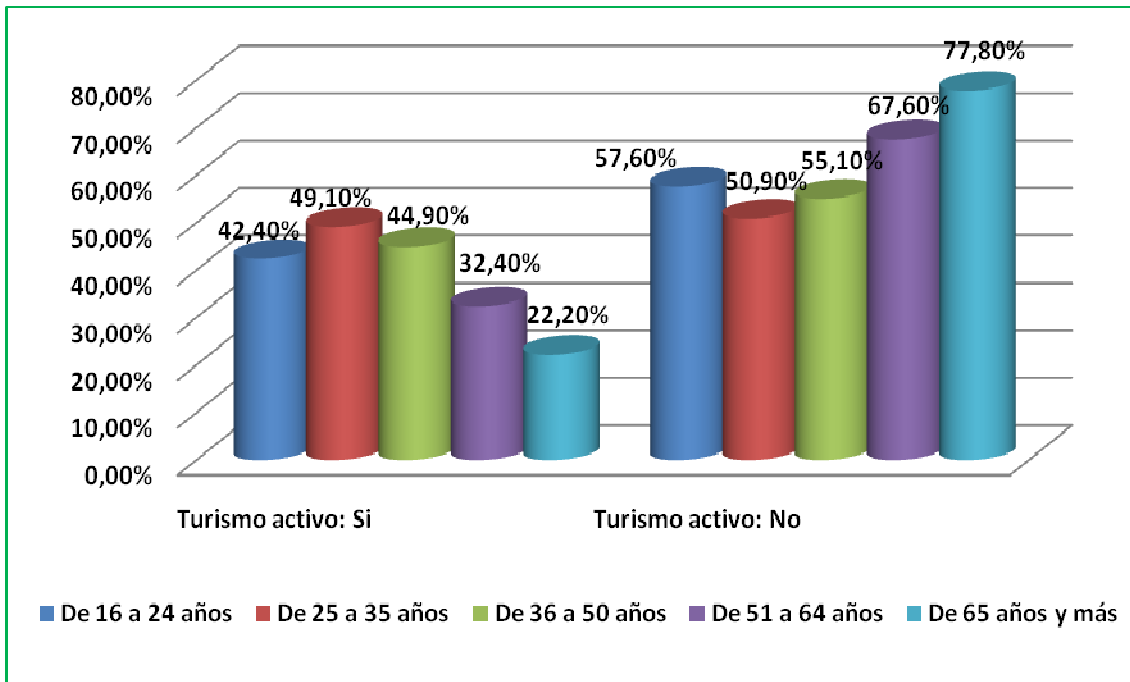


Gráfico VI.93: Edad sobre tipo de turismo: turismo activo.
Fuente: Elaboración propia.

4.3.4. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE EL TIPO DE TURISMO.

El “grupo”, frente a otros modos de acompañamiento, en un 57,5% de los casos prefiere consumir “turismo activo” en las vías verdes de Andalucía. Siendo esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $\chi^2 = 25,836$ y $p\text{-valor} = 0,000$; como podemos apreciar en la tabla VI.94 y en su correspondiente gráfico VI.94.

Tabla VI.94: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo activo.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Turismo activo: Si	56 28,9%	63 44,1%	69 57,5%	$\chi^2 = 25,836$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Turismo activo: No	138 71,1%	80 55,9%	51 42,5%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 49,37.
Fuente: Elaboración propia.

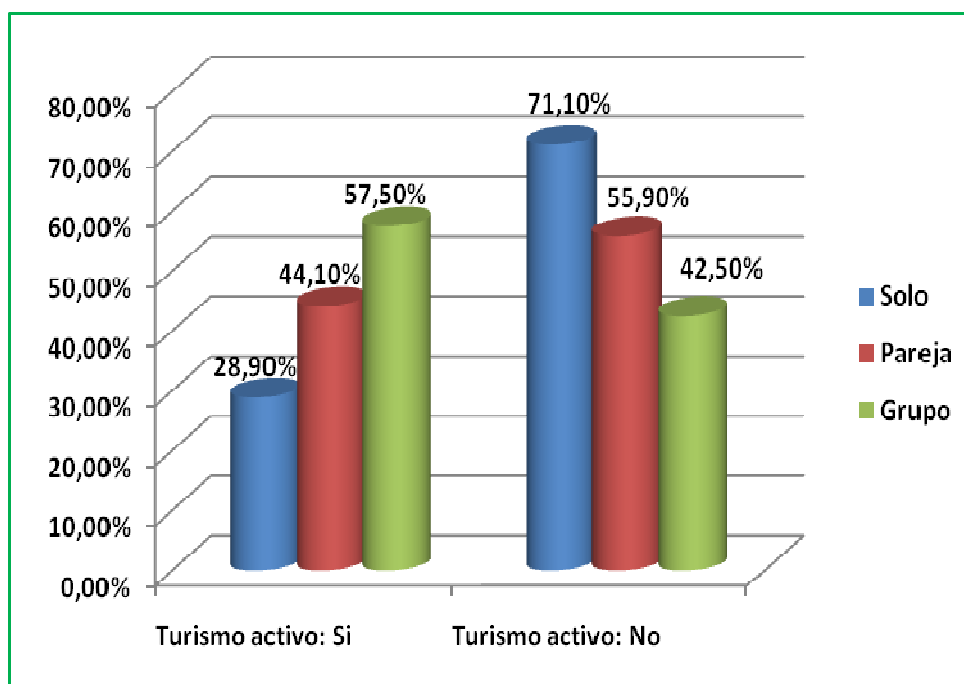


Gráfico VI.94: Número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo activo.
Fuente: Elaboración propia.

Sin embargo, aquellos deportistas-turistas que se desplazan en “pareja” por las V.V. andaluzas muestran propensión hacia el “turismo cultural” (7%), respecto a otros tipos de turismo. Siendo esta diferencia muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $\chi^2 = 10,437$ y $p\text{-valor} = 0,005$; tal como vemos en la tabla VI.95 y su correspondiente gráfico VI.95.

Tabla VI.95: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo cultural.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Turismo cultural: Si	1 0,5%	10 7,0%	5 4,2%	$\chi^2 = 10,437$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,005$
Turismo cultural: No	193 99,5%	133 93,0%	115 95,8%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

1 casillas (16,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 4,20.
Fuente: Elaboración propia.

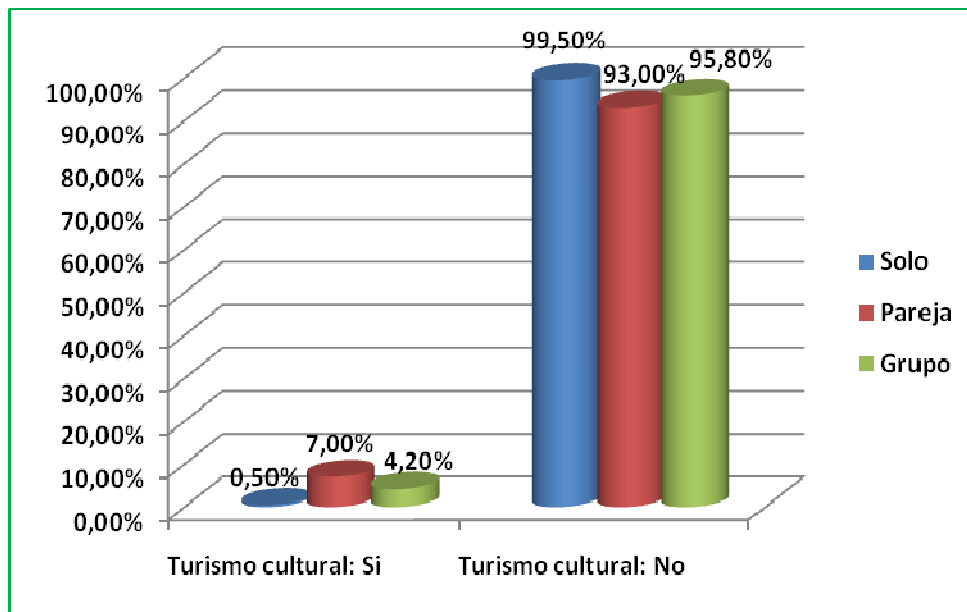


Gráfico VI. 95: Número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo cultural.
Fuente: Elaboración propia.

5. OBJETIVO 5: ANALIZAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

5.1. INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE LA VALORACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS-EQUIPAMIENTOS, SERVICIOS COMPLEMENTARIOS Y FUNCIONAMIENTO GENERAL DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

5.1.1. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE OTRAS VARIABLES.

Respecto a los servicios complementarios en las V.V. andaluzas tenemos que tanto “hombre” y “mujer” califican en un 44,6% y 45,8%, respectivamente, de “mal” los “puntos de información-centros de visitantes”. Siendo la diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,149$ y $p\text{-valor} = 0,026$ (tabla VI.96 y gráfico VI.96).

Tabla VI.96: Tabla de contingencia sexo sobre valoración de servicios complementarios: puntos de información-centros de visitantes.

	Hombre	Mujer	χ^2
Puntos de información-centros de visitantes: Muy bien	20 6,2%	13 15,7%	$\chi^2= 9,232$ gl= 3 p -valor= 0,026
Puntos de información-centros de visitantes: Bien	136 42,1%	26 31,3%	
Puntos de información-centros de visitantes: Mal	144 44,6%	38 45,8%	Coefficiente de Contingencia
Puntos de información-centros de visitantes: Muy mal	23 7,1%	6 7,2%	C= 0,149 p -valor= 0,026
Total	323 100,0%	83 100,0%	

0 casillas (,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 5,93.
Fuente: Elaboración propia.

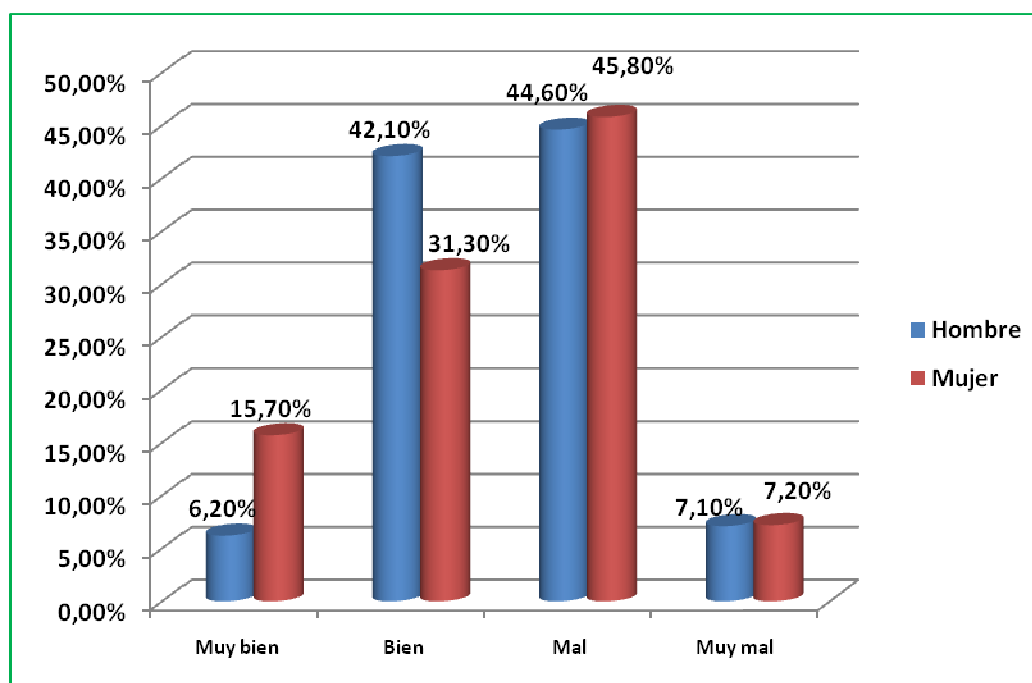


Gráfico VI.96: Sexo sobre valoración de servicios complementarios: puntos de información-centros de visitantes.
Fuente: Elaboración propia.

El “servicio de vigilancia” es un aspecto valorado de manera diferente por el sexo. El “hombre” lo considera “mal” en un 58,9% frente a la “mujer” que lo hace en un 41,4%. Entre tanto, la “mujer” lo califica de “bien” en un 43,7% mientras el “hombre” lo hace en un 23,8%. Siendo la diferencia muy significativa a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,183$ y p -valor= 0,003 (tabla VI.97 y gráfico VI.97).

Tabla VI.97: Tabla de contingencia sexo sobre valoración del funcionamiento general: servicio de vigilancia.

	Hombre	Mujer	X ²
Servicio de vigilancia: Muy bien	5 1,6%	2 2,3%	X ² = 14,044 gl= 3 p-valor= 0,003
Servicio de vigilancia: Bien	76 23,8%	38 43,7%	
Servicio de vigilancia: Mal	188 58,9%	36 41,4%	Coficiente de Contingencia
Servicio de vigilancia: Muy mal	50 15,7%	11 12,6%	C= 0,183 p-valor= 0,003
Total	319 100,0%	87 100,0%	

1 casillas (12,5%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,50.
Fuente: Elaboración propia.

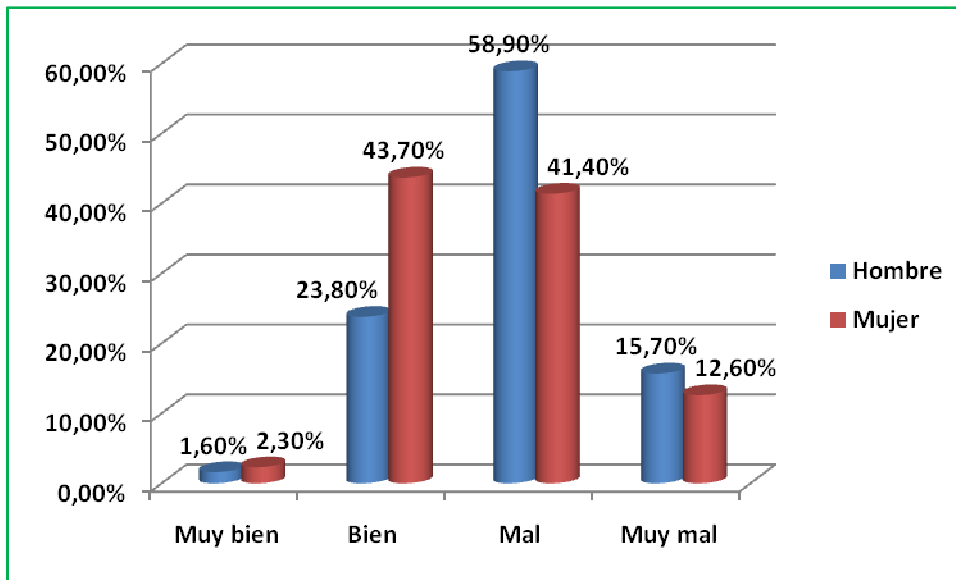


Gráfico VI. 97: Sexo sobre valoración del funcionamiento general: servicio de vigilancia.
Fuente: Elaboración propia.

5.1.2. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE OTRAS VARIABLES.

La valoración de los servicios complementarios, “puntos de información-centro de visitantes” de las V.V., es clasificada en función de la edad de una manera altamente significativa. Los usuarios-visitantes de las V.V. de “entre 16 a 24 años” en el 21,4% de los casos valoran como “muy bien”; aquellos que tienen de “25 a 35 años” en un 12% lo califican como “muy mal”; la población de “36 a 50 años” en el 48,1% de los casos señalan “bien” y los “mayores de 65 años” con un 65,5% lo califican de “mal”. Estas diferencias es a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,274$ y $p\text{-valor} = 0,001$ (tabla VI.98 y gráfico VI.98).

Tabla VI.98: Tabla de contingencia edad sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Puntos de información-centros de visitantes: Muy bien	6 21,4%	13 13,0%	8 4,9%	4 4,6%	2 6,9%	$\chi^2 = 32,980$ gl= 12 p -valor= 0,001
Puntos de información-centros de visitantes: Bien	13 46,4%	31 31,0%	78 48,1%	33 37,9%	7 24,1%	
Puntos de información-centros de visitantes: Mal	6 21,4%	44 44,0%	67 41,4%	46 52,9%	19 65,5%	C= 0,274 p -valor= 0,001
Puntos de información-centros de visitantes: Muy mal	3 10,7%	12 12,0%	9 5,6%	4 4,6%	1 3,4%	
Total	28 100,0%	100 100,0%	162 100,0%	87 100,0%	29 100,0%	

4 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,00.
Fuente: Elaboración propia.

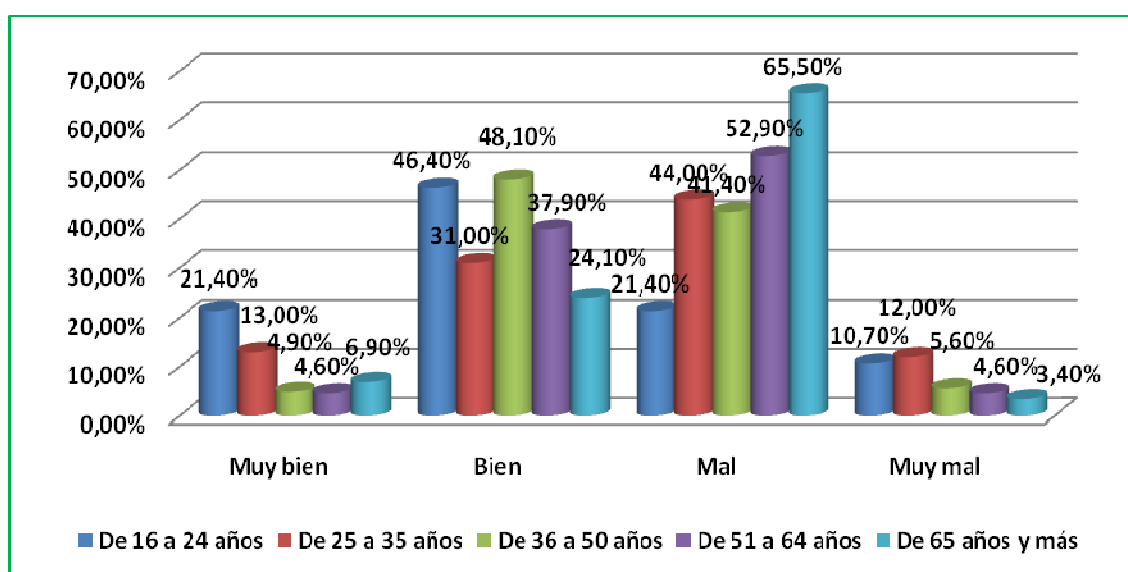


Gráfico VI.98: Edad sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.

Fuente: Elaboración propia.

A partir de los 25 años, todos los tramos de edad califican, por encima del 50%, como mal el “comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo” en las propias V.V. andaluzas. En cambio, el intervalo “de 16 a 24 años” señala este mismo servicio como bien con un 38,7%. Mostrando estas diferencias muy significativas a un N.S. del 1% ($p < 0,01$); $C = 0,265$ y $p\text{-valor} = 0,002$, según vemos en la tabla VI.99 y su correspondiente gráfico VI.99.

Tabla VI.99: Tabla de contingencia edad sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo: Muy bien	5 16,1%	11 11,0%	8 5,0%	2 2,4%	0 0,0%	$\chi^2 = 30,869$ gl= 12 $p\text{-valor} = 0,002$
Comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo: Bien	12 38,7%	27 27,0%	52 32,7%	21 24,7%	6 18,2%	Coficiente de Contingencia
Comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo: Mal	9 29,0%	50 50,0%	80 50,3%	52 61,2%	27 81,8%	$C = 0,265$ $p\text{-valor} = 0,002$
Comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo: Muy mal	5 16,1%	12 12,0%	19 11,9%	10 11,8%	0 0,0%	
Total	31 100,0%	100 100,0%	159 100,0%	85 100,0%	33 100,0%	

4 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,98.

Fuente: Elaboración propia.

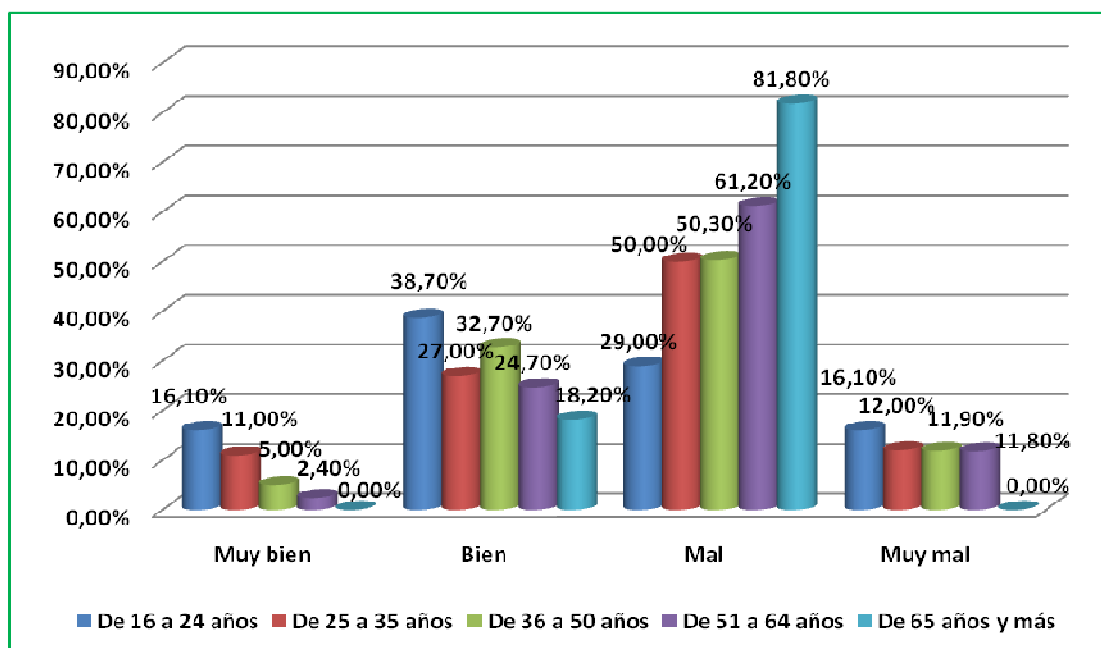


Gráfico VI.99: Edad sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto al apartado de funcionamiento general, todas las edades califican como bien la “ausencia de vandalismo” en las propias V.V. andaluzas (59,4%; 57,4%; 58,9%; 59,4% y 45,7%; respectivamente), aunque los “mayores de 65 años” califican también de mal, en la misma proporción que los que lo hacen bien; es decir, 45,7%. Dando estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,294$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.100 y gráfico VI.100).

Tabla VI.100: Tabla de contingencia edad sobre valoración del funcionamiento general: ausencia del vandalismo.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Ausencia del vandalismo: Muy bien	6 18,8%	23 21,3%	20 11,4%	3 3,0%	1 2,9%	$\chi^2 = 42,734$ gl= 12 $p\text{-valor} = 0,000$
Ausencia del vandalismo: Bien	1 9 59,4%	62 57,4%	103 58,9%	60 59,4%	16 45,7%	
Ausencia del vandalismo: Mal	5 15,6%	20 18,5%	34 19,4%	21 20,8%	16 45,7%	$C = 0,294$ $p\text{-valor} = 0,000$
Ausencia del vandalismo: Muy mal	2 6,3%	3 2,8%	18 10,3%	17 16,6%	2 5,7%	
Total	32 100,0%	108 100,0%	175 100,0%	101 100,0%	35 100,0%	

4 casillas (20,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,98.

Fuente: Elaboración propia.

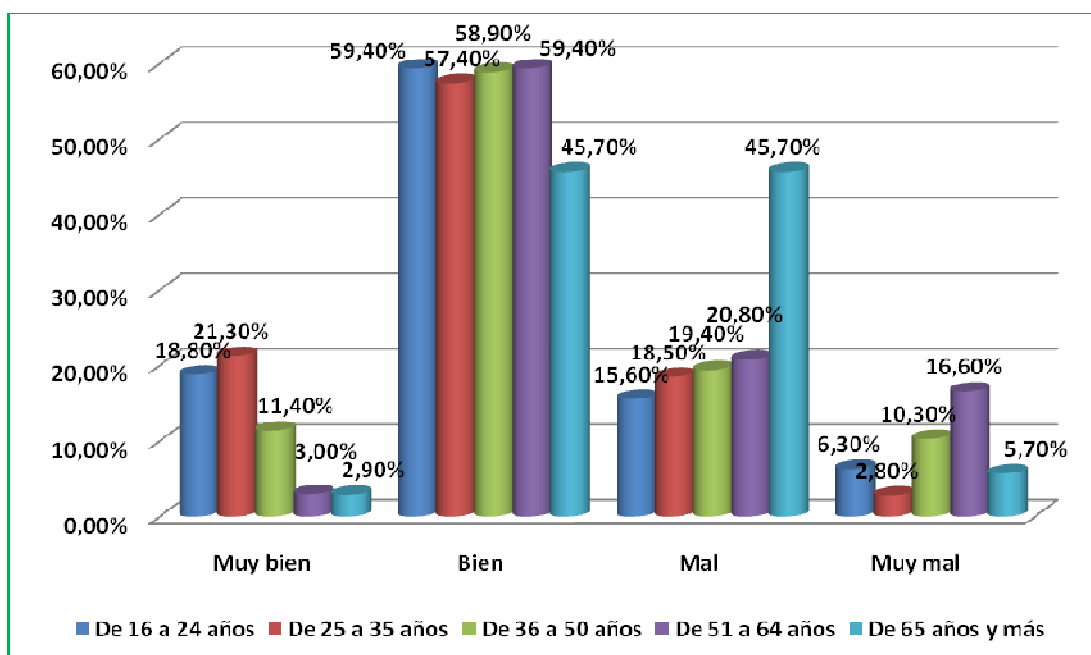


Gráfico VI.100: Edad sobre valoración del funcionamiento general: ausencia del vandalismo.

Fuente: Elaboración propia.

5.1.3. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE OTRAS VARIABLES.

En cuanto a la valoración de infraestructuras-equipamientos podemos indicar que los que se mueven “solos” en las V.V. andaluzas, respecto a las “papeleras-contenedores” valoran como mal estos en un 53,7% de los casos y, tanto los que se desplazan en “pareja” (57,9%) como quien lo hacen en “grupo” (49,2%) lo valoran como bien. Siendo estas diferencias significativas a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,205$ y $p\text{-valor} = 0,004$ (tabla VI.101 y gráfico VI.101).

Tabla VI.101: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: papeleras-contenedores.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Papeleras-contenedores: Muy bien	5 2,7%	5 3,6%	7 5,9%	$\chi^2 = 19,416$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,004$
Papeleras-contenedores: Bien	70 37,6%	81 57,9%	58 49,2%	
Papeleras-contenedores: Mal	99 53,2%	50 35,7%	51 43,2%	Coefficiente de Contingencia
Papeleras-contenedores: Muy mal	12 6,5%	4 2,9%	2 1,7%	$C = 0,205$ $p\text{-valor} = 0,004$
Total	186 100,0%	140 100,0%	118 100,0%	

2 casillas (16,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 4,52.

Fuente: Elaboración propia.

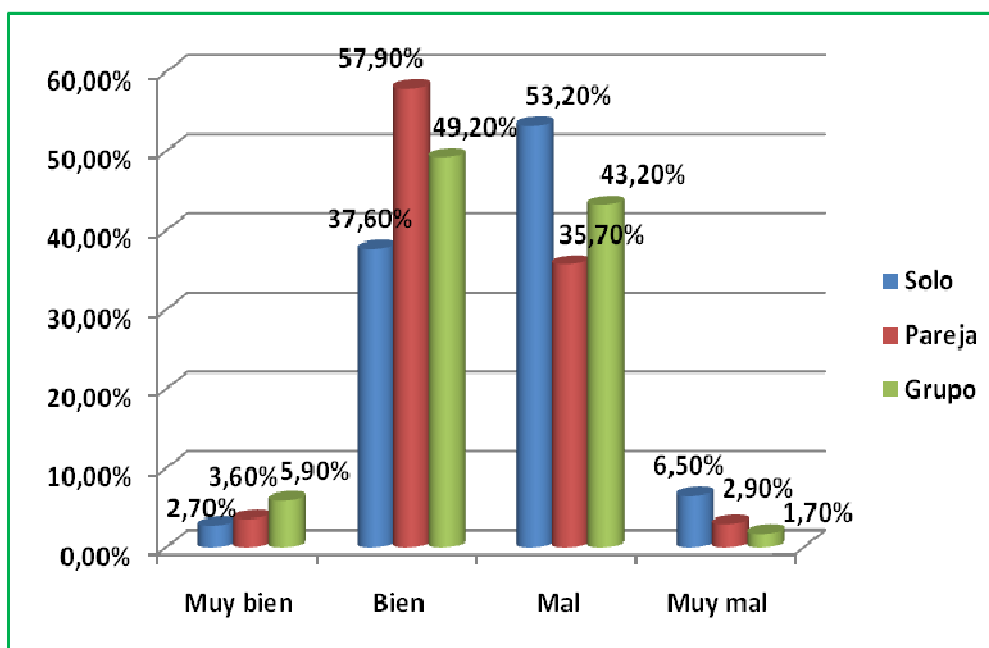


Gráfico VI.101: Número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: papeleras-contenedores.

Fuente: Elaboración propia.

La opinión sobre la “señalización para acceder” a la V.V., los que se mueven “solos” la califican como mal (55,9%) y, los que van en “pareja” y en “grupo” lo señalan como bien (46,6% y 53,6%; respectivamente). Presentando estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,224$ y $p\text{-valor} = 0,001$; según leemos en la tabla VI.102 y gráfico VI.102.

Tabla VI.102: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: señalización para acceder a la vía verde.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Señalización para acceder: Muy bien	2 1,1%	6 4,6%	8 7,3%	$\chi^2 = 22,118$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,001$
Señalización para acceder: Bien	63 35,2%	61 46,6%	59 53,6%	
Señalización para acceder: Mal	100 55,9%	59 45,0%	39 35,5%	Coficiente de Contingencia
Señalización para acceder: Muy mal	14 7,8%	5 3,8%	4 3,6%	$C = 0,224$ $p\text{-valor} = 0,001$
Total	179 100,0%	131 100,0%	110 100,0%	

2 casillas (16,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 4,19.

Fuente: Elaboración propia.

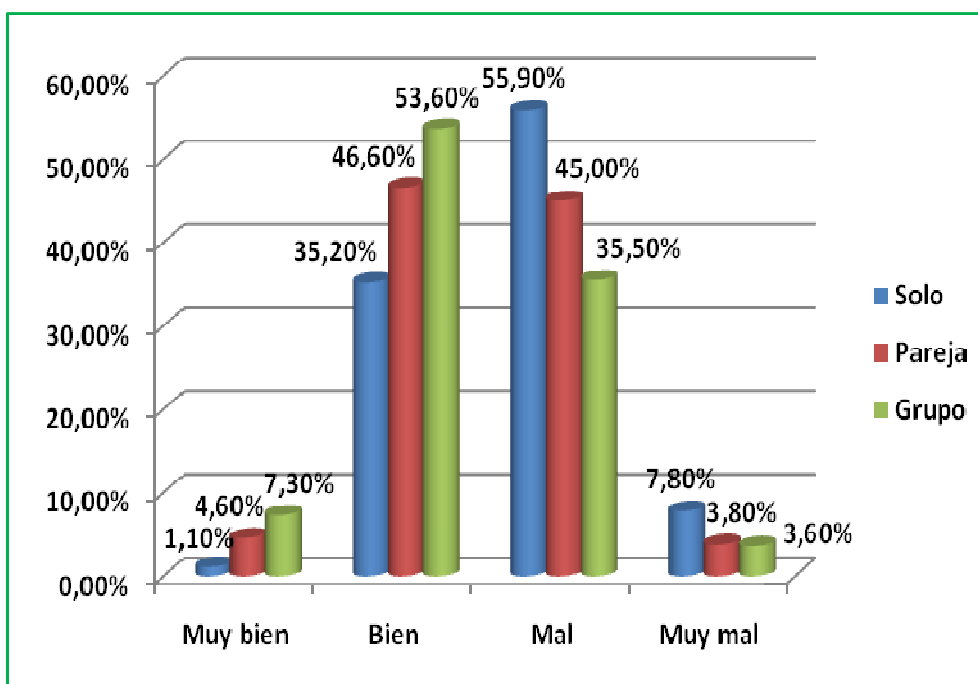


Gráfico VI.102: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: señalización para acceder a la vía verde.
Fuente: Elaboración propia.

Y, todos los agrupamientos consideran como bien la “arboleda para dar sombra” en las V.V., en un 52,9%; 55,4% y 63,2%; respectivamente. Mostrando estas diferencias significativas a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,169$ y $p\text{-valor} = 0,040$; como vemos en la tabla VI.103 y su gráfico VI.103.

Tabla VI.103: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: arboleda para dar sombra a la vía verde.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Arboleda para dar sombra: Muy bien	7 3,7%	9 6,5%	12 10,3%	$\chi^2 = 13,186$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,040$
Arboleda para dar sombra: Bien	101 52,9%	77 55,4%	74 63,2%	
Arboleda para dar sombra: Mal	75 39,3%	49 35,3%	30 25,6%	Coeficiente de Contingencia
Arboleda para dar sombra: Muy mal	8 4,2%	4 2,9%	1 0,9%	
Total	191 100,0%	139 100,0%	117 100,0%	$C = 0,169$ $p\text{-valor} = 0,040$

2 casillas (16,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,40.
Fuente: Elaboración propia.

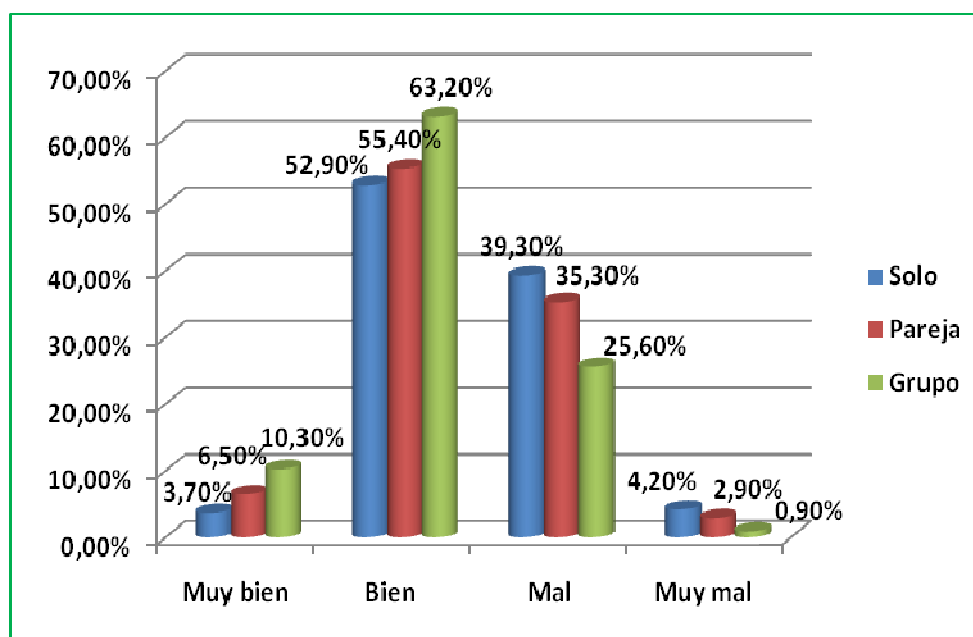


Gráfico VI.103: Número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: arboleda para dar sombra a la vía verde.
Fuente: Elaboración propia.

La evaluación que hace la población de los servicios complementarios, respecto a “puntos de información-centro de visitantes”, podemos señalar que los que van “solos” tienden en un 54,2% a indicar mal, los que van en “pareja” se inclinan en un 43,8% en señalar mal y los que se desplazan en “grupo” son proclives en un 50,9% a marcar como bien. Estas diferencias, entre agrupamientos, son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,232$ y $p\text{-valor} = 0,001$ (tabla VI.104 y gráfico VI.104).

Tabla VI.104: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Puntos de información-centro de visitantes: Muy bien	5 3,0%	15 11,5%	13 12,0%	$\chi^2 = 23,133$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,001$
Puntos de información-centro de visitantes: Bien	57 33,9%	50 38,5%	55 50,9%	
Puntos de información-centro de visitantes: Mal	91 54,2%	57 43,8%	34 31,5%	Coficiente de Contingencia
Puntos de información-centro de visitantes: Muy mal	15 8,9%	8 6,2%	6 5,6%	$C = 0,232$ $p\text{-valor} = 0,001$
Total	168 100,0%	130 100,0%	108 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,71.
Fuente: Elaboración propia.

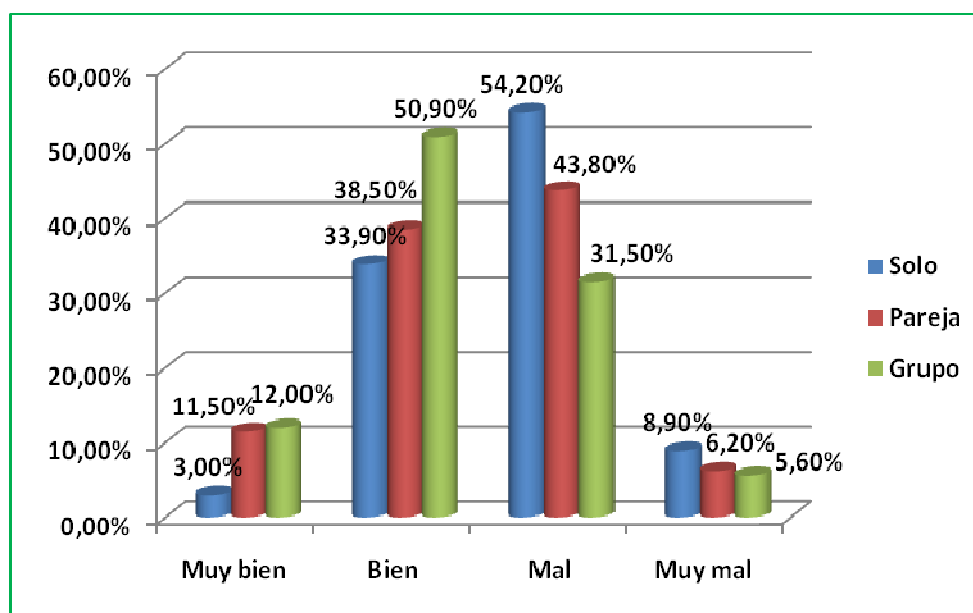


Gráfico VI.104: Número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.
Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, el “comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo” en las V.V. andaluzas es calificado por los que van “solos” en un 66,1% como mal, los que se mueven en “pareja” tienden en un 51,5% en señalar mal y los que van en “grupo” presentan una querencia en un 42,7% en indicar como bien. Estas diferencias son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,317$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.105 y gráfico VI.105).

Tabla VI.105: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo: Muy bien	2 1,2%	9 6,9%	15 13,6%	$X^2 = 45,713$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo: Bien	30 17,9%	41 31,5%	47 42,7%	
Comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo: Mal	111 66,1%	67 51,5%	40 36,4%	Coficiente de Contingencia
Comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo: Muy mal	25 14,9%	13 10,0%	8 7,3%	$C = 0,317$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	168 100,0%	130 100,0%	110 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,01.
Fuente: Elaboración propia.

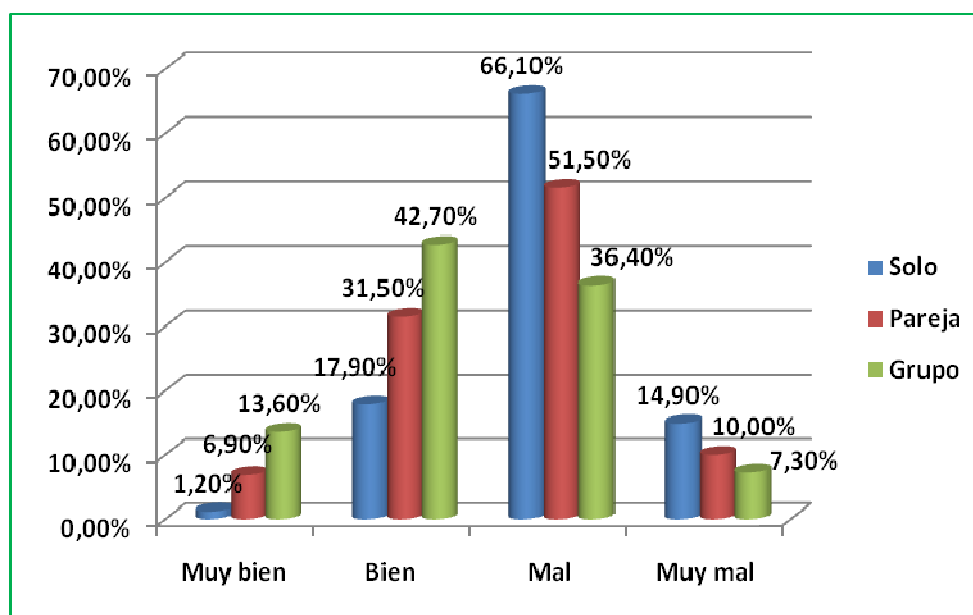


Gráfico VI.105: Número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo.
Fuente: Elaboración propia.

El apartado de funcionamiento general también presenta diferencias significativas en determinados ítems. Los que usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas que se desplazan en “solitario” tienden a evaluar el “mantenimiento y conservación” de las V.V. como bien en un 44,6%. Los que van en “grupos de dos” tienen preferencia en un 52,5% calificarlo como bien. Y, los que se desplazan en “grupo” presentan una propensión a evaluar como bien en un 68,3%. Estas diferencias son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,240$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.106 y gráfico VI.106).

Tabla VI.106: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: mantenimiento y conservación.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Mantenimiento y conservación: Muy bien	7 3,6%	14 9,9%	9 7,5%	$\chi^2 = 27,833$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Mantenimiento y conservación: Bien	86 44,6%	74 52,5%	82 68,3%	
Mantenimiento y conservación: Mal	75 38,9%	38 27,0%	23 19,2%	
Mantenimiento y conservación: Muy mal	25 13,0%	15 10,6%	6 5,0%	Coficiente de Contingencia $C = 0,240$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	193 100,0%	141 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,93.
Fuente: Elaboración propia.

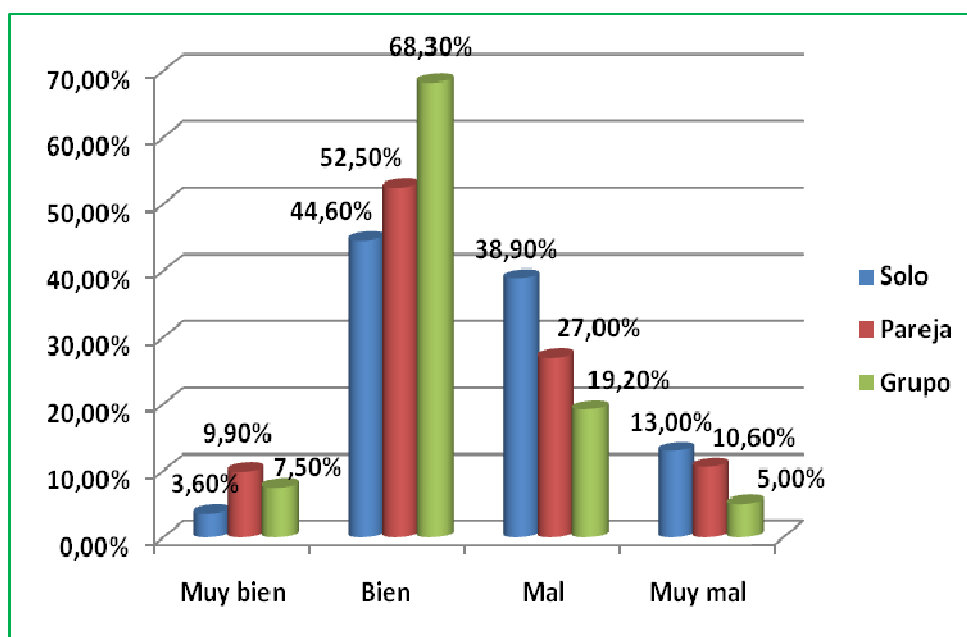


Gráfico VI.106: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: mantenimiento y conservación.
Fuente: Elaboración propia.

La valoración de la “seguridad” en las vías verdes de Andalucía es calificada por los que van “solos” como bien en un 69,1%; los que van en “pareja” y en “grupo” hacen lo propio en un 61% y 77,8%, respectivamente. Siendo estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,218$ y $p\text{-valor} = 0,001$ (tabla VI.107 y gráfico VI.107).

Tabla VI.107: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: seguridad.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Seguridad: Muy bien	9 4,7%	14 10,3%	15 12,8%	$\chi^2 = 22,229$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,001$
Seguridad: Bien	132 69,1%	83 61,0%	91 77,8%	
Seguridad: Mal	38 19,9%	28 20,6%	10 8,5%	
Seguridad: Muy mal	12 6,3%	11 8,1%	1 0,9%	Coficiente de Contingencia $C = 0,218$ $p\text{-valor} = 0,001$
Total	191 100,0%	136 100,0%	117 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 6,32.
Fuente: Elaboración propia.

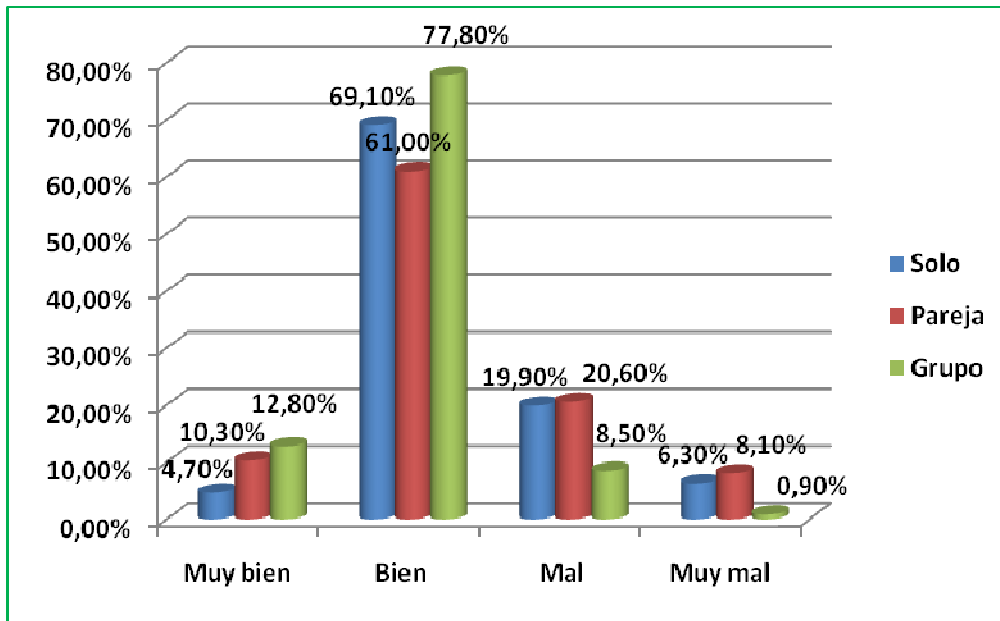


Gráfico VI.107: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: seguridad.

Fuente: Elaboración propia.

Del mismo modo, la “ausencia de barreras arquitectónicas” en las V.V. andaluzas también son calificadas como bien por todos; mostrándose con un 68,8%, 61,5% y 58,5%; respectivamente. Presentando estas desigualdades significativas a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,183$ y $p\text{-valor} = 0,017$ (tabla VI.108 y gráfico VI.108).

Tabla VI.108: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de barreras arquitectónicas.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Ausencia de barreras arquitectónicas: Muy bien	6 3,1%	8 5,9%	15 12,7%	$\chi^2 = 15,391$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,017$
Ausencia de barreras arquitectónicas: Bien	132 68,8%	83 61,5%	69 58,5%	
Ausencia de barreras arquitectónicas: Mal	46 24,0%	39 28,9%	33 28,0%	Coeficiente de Contingencia
Ausencia de barreras arquitectónicas: Muy mal	8 4,2%	5 3,7%	1 0,8%	
Total	192 100,0%	135 100,0%	118 100,0%	$C = 0,183$ $p\text{-valor} = 0,017$

2 casillas (16,7%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 3,71.

Fuente: Elaboración propia.

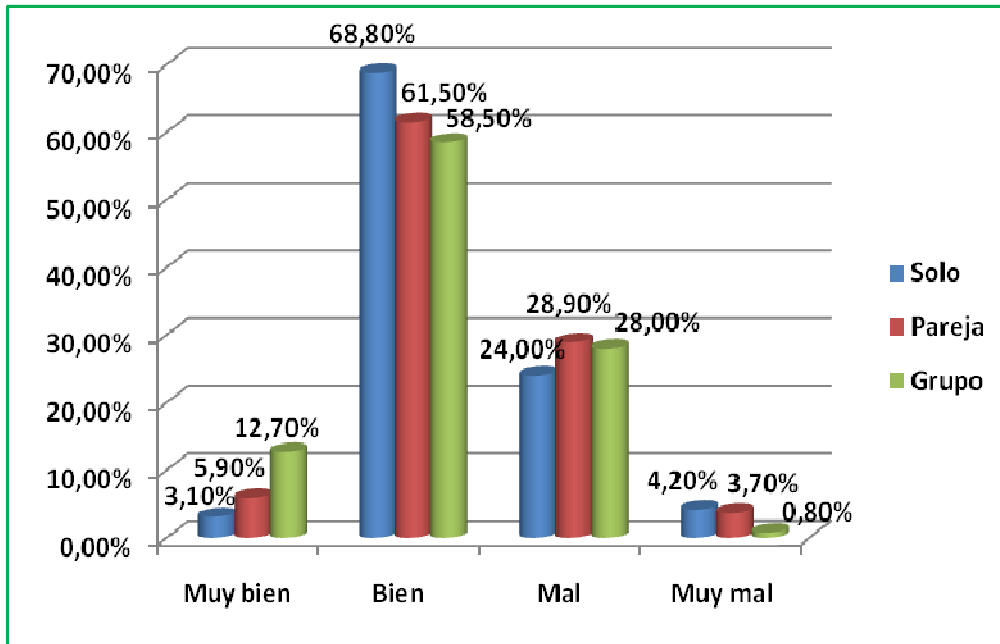


Gráfico VI. 108: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de barreras arquitectónicas.

Fuente: Elaboración propia.

Por último, la “ausencia de vandalismo” en las V.V. andaluzas igualmente es calificada por todos los modos de agrupamiento como bien; siendo 49,5%; 60,7% y 67,2%; respectivamente. Siendo estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,299$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.109 y gráfico VI.109).

Tabla VI.109: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de vandalismo.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Ausencia de vandalismo: Muy bien	12 6,3%	16 11,4%	25 21,0%	$\chi^2 = 44,407$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Ausencia de vandalismo: Bien	95 49,5%	85 60,7%	80 67,2%	
Ausencia de vandalismo: Mal	58 30,2%	29 20,7%	9 7,6%	Coficiente de Contingencia
Ausencia de vandalismo: Muy mal	27 14,1%	10 7,1%	5 4,2%	$C = 0,299$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	192 100,0%	140 100,0%	119 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5 y la frecuencia mínima esperada es 11,08.

Fuente: Elaboración propia.

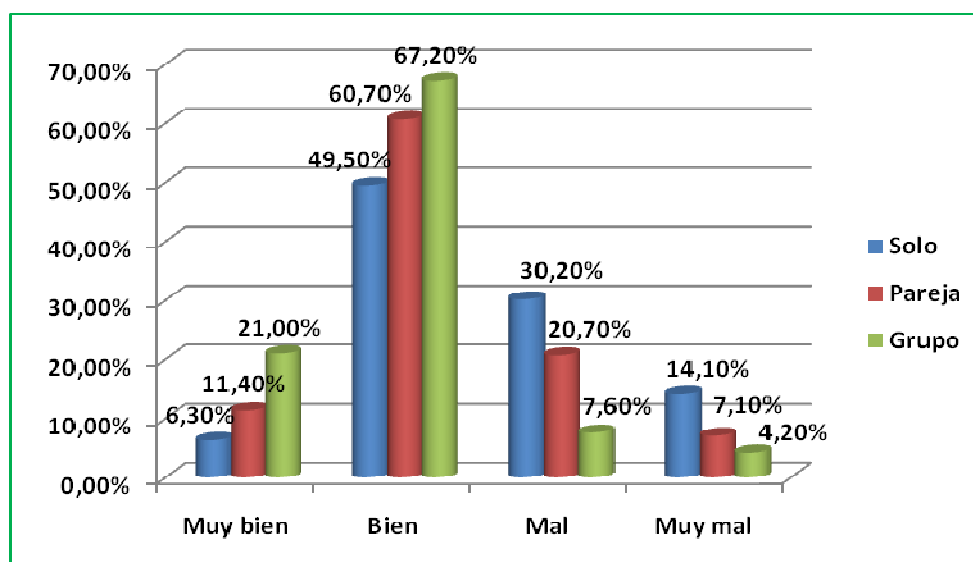


Gráfico VI.109: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de vandalismo.
Fuente: Elaboración propia.

5.2. INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL COMPORTAMIENTO DEL CONSUMIDOR DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

5.2.1. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE LA OPINIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LA INFORMACIÓN.

Los mayores porcentajes encontrados, entre las distintas edades, son ubicados en la opción de “no he consultado información”. Porcentajes que superan en todos los tramos de edad, el 50%; según los datos de la tabla VI.110 y gráfico VI.110. Mostrando diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,240$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.110: Tabla de contingencia edad sobre opinión de la suficiencia de la información.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Si es suficiente	11 33,3%	47 43,5%	73 41,0%	28 27,5%	2 5,6%	$\chi^2 = 27,958$ gl= 8 $p\text{-valor} = 0,000$
No es suficiente	1 3,0%	6 5,6%	15 8,4%	7 6,9%	1 2,8%	Coefficiente de Contingencia
No he consultado información	21 63,6%	55 50,9%	90 50,6%	67 65,7%	33 91,7%	$C = 0,240$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	

2 casillas (13,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 2,17.
Fuente: Elaboración propia.

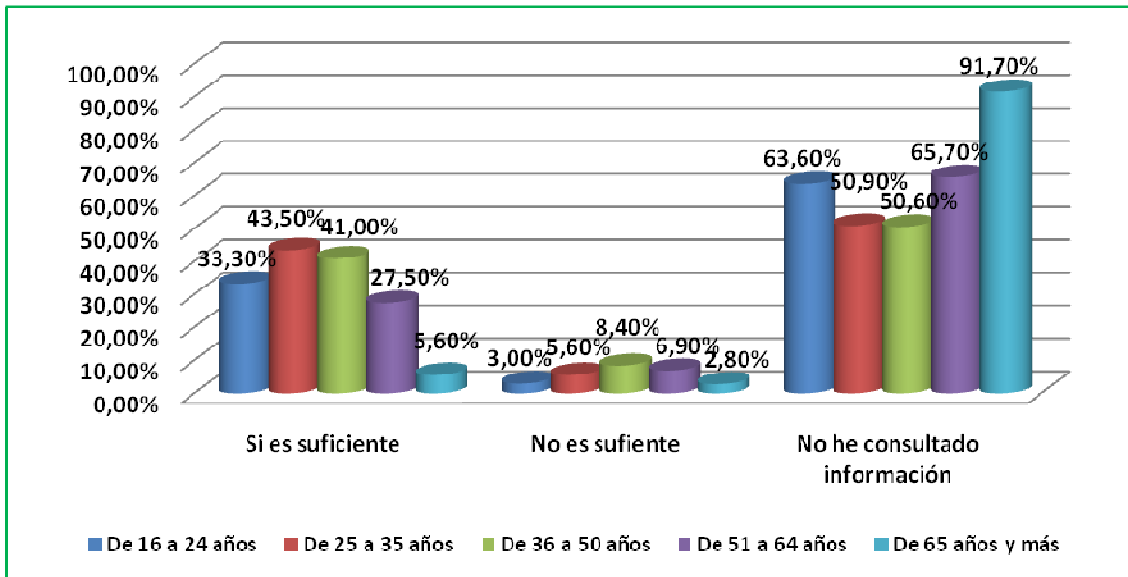


Gráfico VI.110: Edad sobre opinión de la suficiencia de la información.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.2. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE LA OPINIÓN DE LA SUFICIENCIA DE LA INFORMACIÓN.

Ante los medios consultados por los usuarios-visitantes que se desplazan por las V.V. andaluzas, el “grupo” tienen mayor preferencia (50%) a indicar que esos medios “si son suficientes” para usar-visitar estos itinerarios. Sin embargo, aquellos que se trasladan por las V.V. en “pareja” (51,7%) y “solos” (72,7%) son proclives a “no consultar información”, según apreciamos en los datos de la tabla VI.111 y gráfico VI.111. Estas diferencias son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,260$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.111: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre opinión de la suficiencia de la información.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Si es suficiente	46 23,7%	55 38,5%	60 50,0%	$\chi^2 = 33,263$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
No es suficiente	7 3,6%	14 9,8%	9 7,5%	Coficiente de Contingencia
No he consultado información	141 72,7%	74 51,7%	51 42,5%	$C = 0,260$ $p\text{-valor} = 0,000$
Total	194 100%	143 100%	120 100%	

0 casillas (0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 7,88.

Fuente: Elaboración propia.

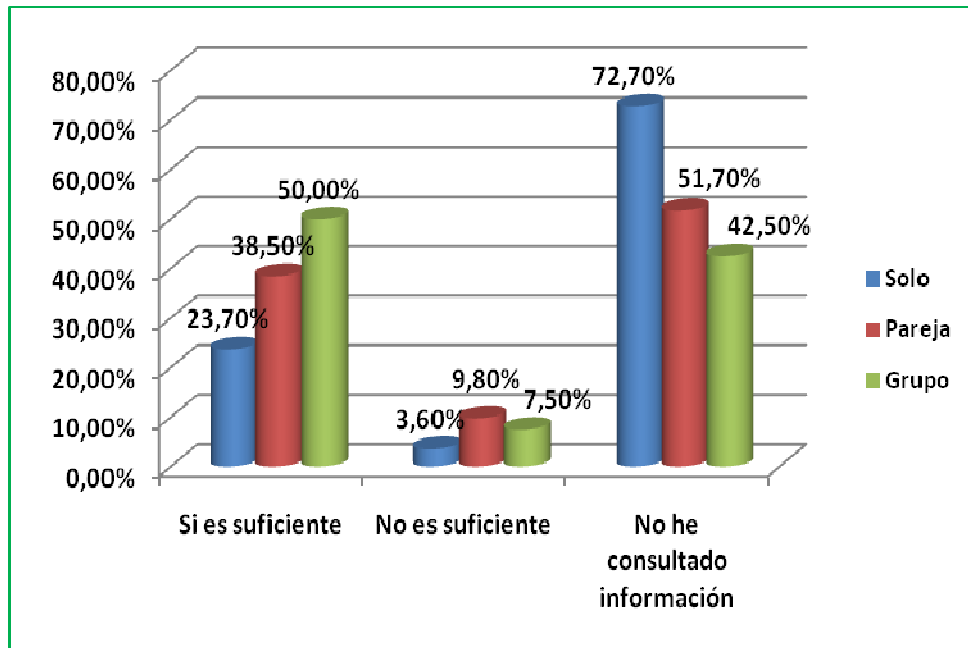


Gráfico VI.111: Número de acompañantes sobre opinión de la suficiencia de la información.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.3. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE OTRAS VARIABLES.

El canal de conocimiento de las V.V. andaluzas varían en función del sexo, el “hombre” tiene un mayor conocimiento por “residir en la zona” (58%) que la “mujer” (44,1%), siendo esta desigualdad significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $X^2 = 6,193$ y $p\text{-valor} = 0,013$ (tabla VI.112 y gráfico VI.112).

Tabla VI.112: Tabla de contingencia sexo sobre medio de información: reside en la zona.

	Hombre	Mujer	X^2
Reside en la zona: Si	206 58,0%	45 44,1%	$X^2 = 6,193$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,013$
Reside en la zona: No	149 42,0%	57 55,9%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 45,98.
Fuente: Elaboración propia.

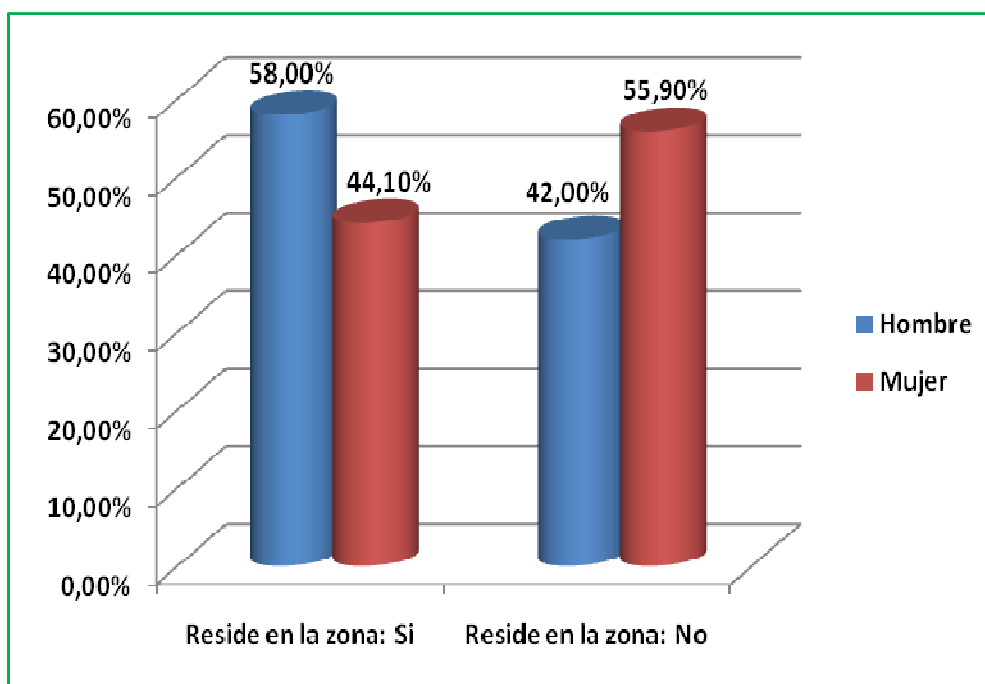


Gráfico VI.112: Sexo sobre medio de información: reside en la zona.
Fuente: Elaboración propia.

En cambio, la “mujer” obtiene la información, principalmente, por medio de “otras personas” con un 44,1% respecto al “hombre” con un 31%, siendo esta diferencia significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $X^2 = 6,096$ y $p\text{-valor} = 0,014$; según vemos en la tabla VI.113 y su correspondiente gráfico VI.113.

Tabla VI.113: Tabla de contingencia sexo sobre medio de información: otras personas.

	Hombre	Mujer	X^2
Otras personas: Si	110 31,0%	45 44,1%	$X^2 = 6,096$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,01$
Otras personas: No	245 69,0%	57 55,9%	
Total	355 100,0%	102 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 34,60.
Fuente: Elaboración propia.

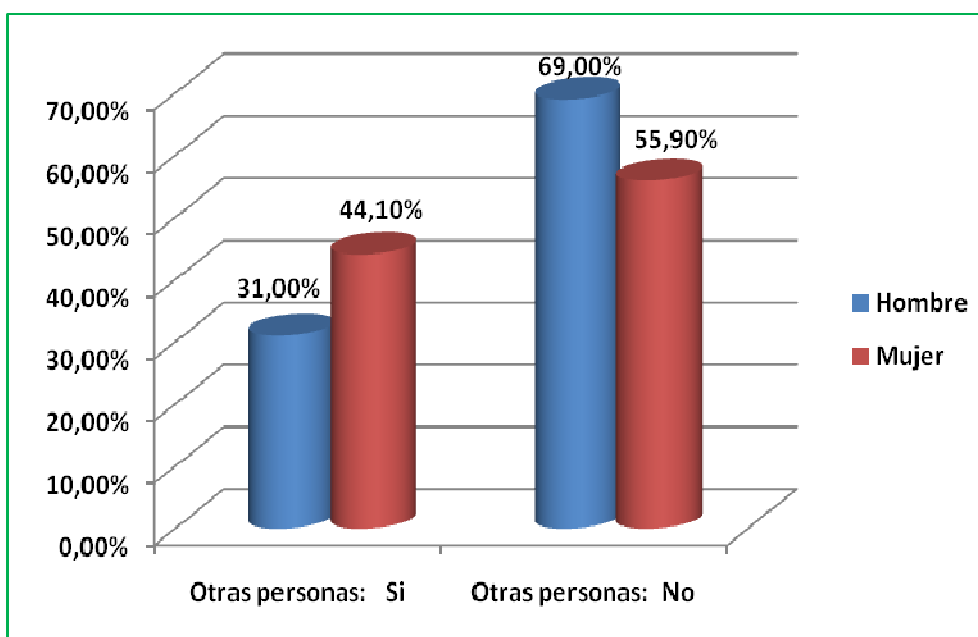


Gráfico VI.113: Sexo sobre medio de información: otras personas.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.4. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE OTRAS VARIABLES.

A la hora de consultar un canal de información para conocer las V.V. andaluzas la edad influye de manera significativa en los siguientes casos. Los “mayores de 65 años” obtienen la información en un 94,4% por medio de “residir en la zona” frente a otros medios, siendo esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,285$ y $p\text{-valor} = 0,000$; según leemos en la tabla VI.114 y su correspondiente gráfico VI.114.

Tabla VI.114: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: reside en la zona.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Reside en la zona: Si	12 36,4%	45 41,7%	93 52,2%	67 65,7%	34 94,4%	$\chi^2 = 40,257$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Reside en la zona: No	21 63,6%	63 58,3%	85 47,8%	35 34,3%	2 5,6%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100%	108 100%	178 100%	102 100%	36 100%	$C = 0,285$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 14,88.
Fuente: Elaboración propia.

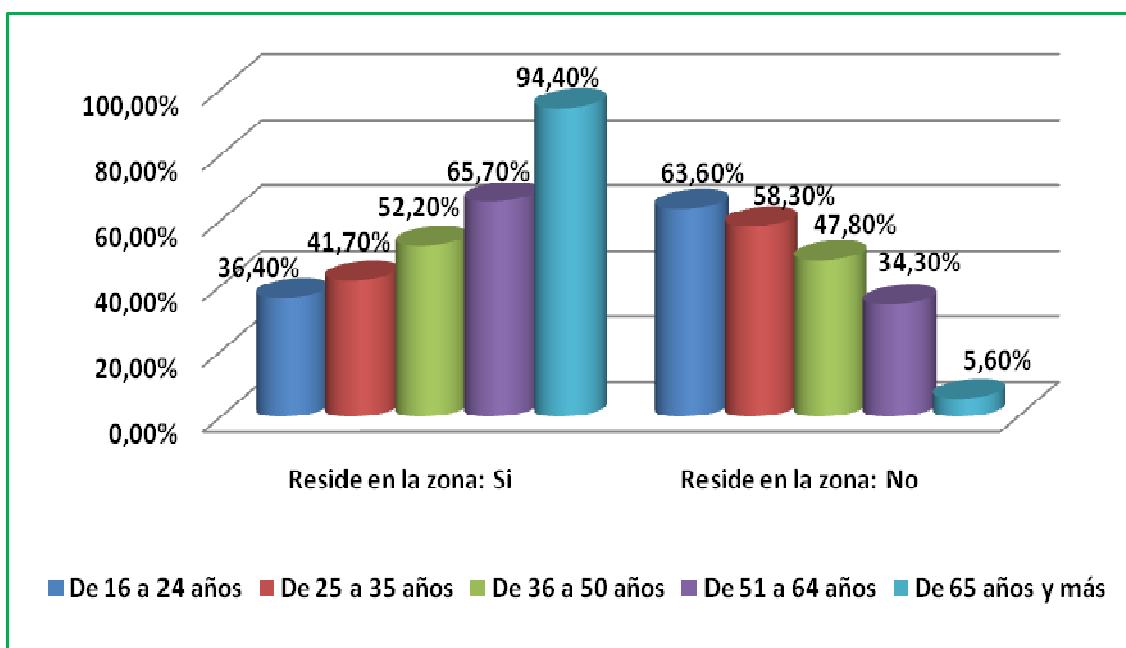


Gráfico VI.114: Edad sobre medio de información: reside en la zona.
Fuente: Elaboración propia.

El 50% de los que tienen edades “de 25 a 35 años” consiguen la información a través de “otras personas” frente a otras vías de información, siendo esta asociación altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,236$ y $p\text{-valor} = 0,000$; según se muestra en la tabla VI.115 y su gráfico VI.115.

Tabla VI.115: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: otras personas.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Otras personas: Si	11 33,3%	54 50,0%	63 35,4%	23 22,5%	4 11,1%	$\chi^2 = 26,877$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Otras personas: No	22 66,7%	54 50,0%	115 64,6%	79 77,5%	32 88,9%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100,0%	108 100,0%	178 100,0%	102 100,0%	36 100,0%	$C = 0,236$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 11,19.
Fuente: Elaboración propia.

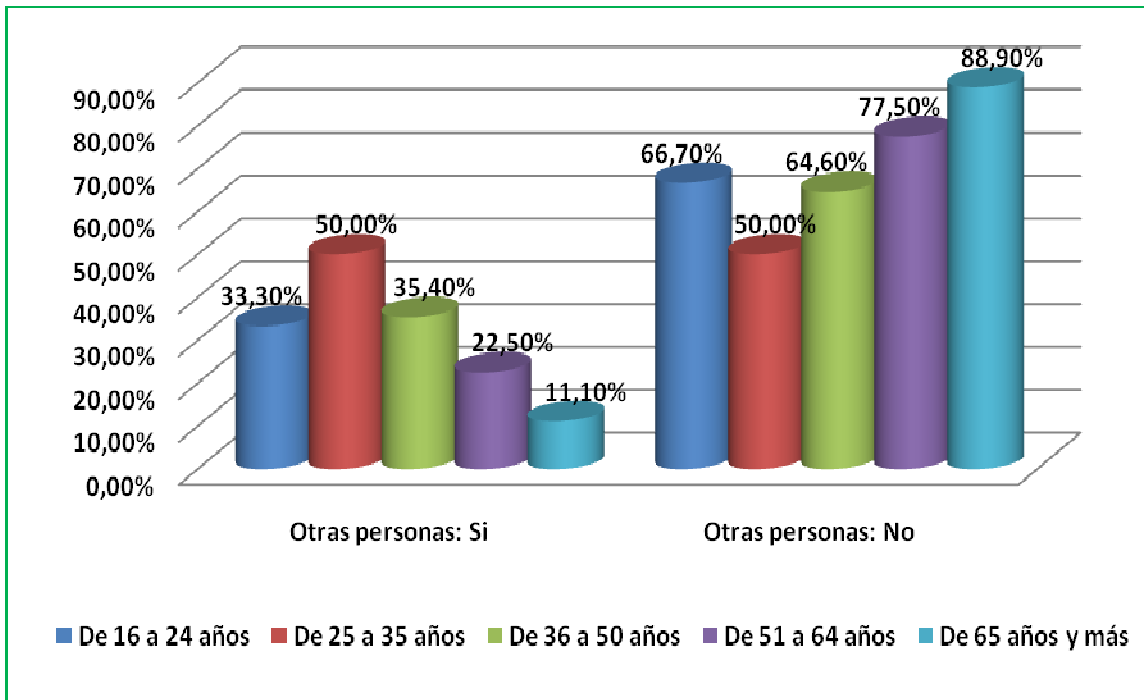


Gráfico VI.115: Edad sobre medio de información: otras personas.
Fuente: Elaboración propia.

Y, por último, los que tienen “entre 36 a 50 años” manifiestan en un 37,6% que utilizan “internet” para obtener la información respecto a otros modos, siendo los mayores los que menos utilizan la red. Esta diferencia es altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,231$ y $p\text{-valor} = 0,000$; según la tabla VI.116 y su gráfico VI.116.

Tabla VI.116: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: internet.

	De 16 a 24 años	De 25 a 35 años	De 36 a 50 años	De 51 a 64 años	De 65 años y más	χ^2
Internet: Si	9 27,3%	38 35,2%	67 37,6%	19 18,6%	1 2,8%	$\chi^2 = 25,671$ gl= 4 $p\text{-valor} = 0,000$
Internet: No	24 72,7%	70 64,8%	111 62,4%	83 81,4%	35 97,2%	Coficiente de Contingencia
Total	33 100,0%	108 100,0%	178 100,0%	102 100,0%	36 100,0%	$C = 0,231$ $p\text{-valor} = 0,000$

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 9,68.
Fuente: Elaboración propia.

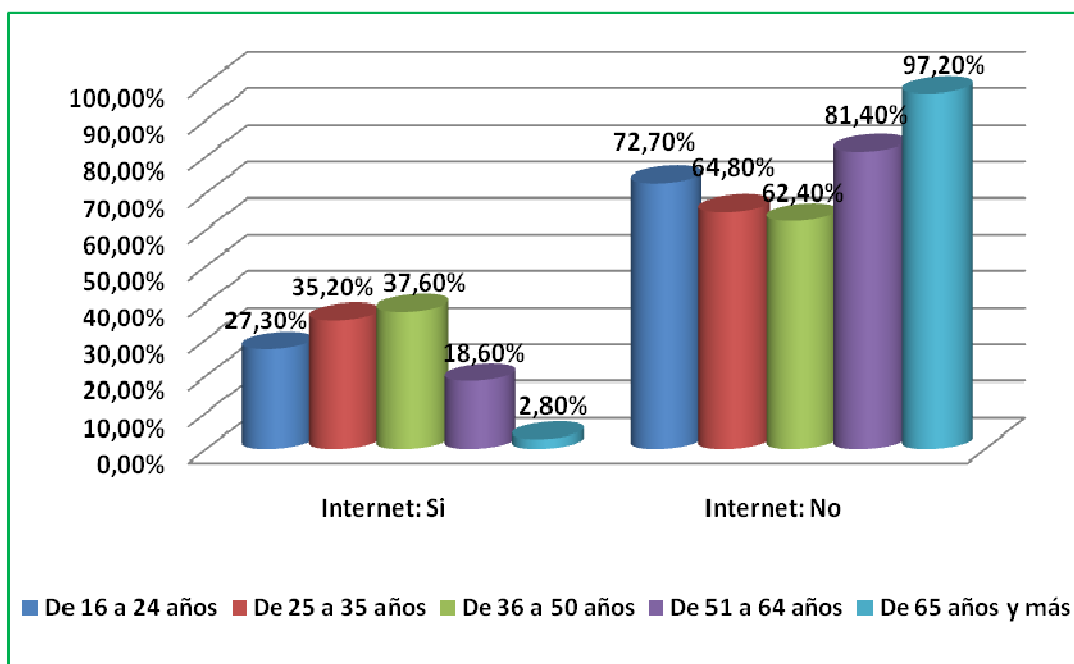


Gráfico VI.116: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: internet.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.5. INFLUENCIA DEL NIVEL DE ESTUDIOS SOBRE OTRAS VARIABLES.

Se observa una tendencia en cuanto que, a menor nivel de estudios mayor porcentaje de la población obtiene información de las V.V. andaluzas por medio de “residir en la zona”. Siendo, por tanto, aquellos usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas que “no tienen estudios” los que presentan mayor proporción (91,9%). Mostrando estas diferencias, entre niveles académicos, de altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $C = 0,291$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.117 y gráfico VI.117).

Tabla VI.117: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: reside en la zona.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Reside en la zona: Si	34 91,9%	85 61,6%	48 53,3%	28 40,6%	37 56,9%	19 35,2%	0 0,0%	$\chi^2=42,208$ gl= 6 $p\text{-valor}=0,000$
Reside en la zona: No	3 8,1%	53 38,4%	42 46,7%	41 59,4%	28 43,1%	35 64,8%	4 100,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,291$ $p\text{-valor} = 0,000$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,80.
Fuente: Elaboración propia.

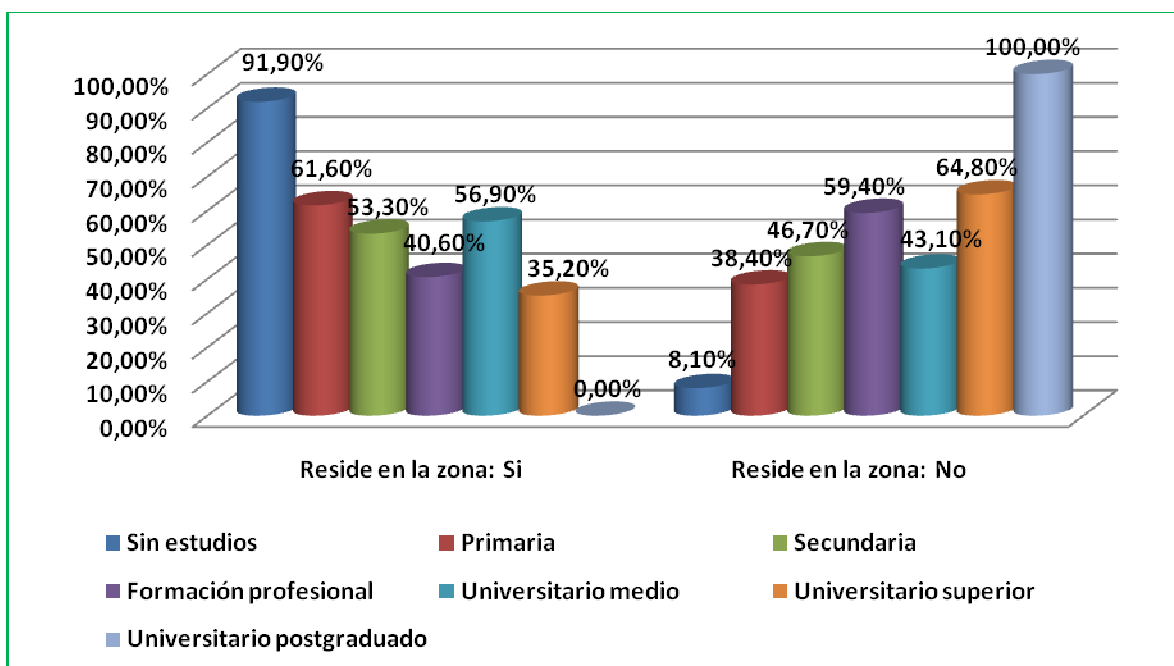


Gráfico VI.117: Nivel de estudios sobre medios de información: reside en la zona.

Fuente: Elaboración propia.

Los deportistas-turistas que presentan “estudios universitarios superiores” tienen mayor querencia (44,4%) a informarse a través de “otras personas” sobre las V.V. andaluzas, frente a otros modos. Esta diferencia es significativa a un N.S. del 5% ($p < 0,05$); $C = 0,201$ y $p\text{-valor} = 0,004$ (tabla VI.118 y gráfico VI.118).

Tabla VI.118: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: otras personas.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Otras personas: Si	2 5,4%	48 34,8%	34 37,8%	26 37,7%	21 32,3%	24 44,4%	0 0,0%	$\chi^2 = 19,299$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,004$
Otras personas: No	35 94,6%	90 65,2%	56 62,2%	43 62,3%	44 67,7%	30 55,6%	4 100,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,201$ $p\text{-valor} = 0,004$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,36.

Fuente: Elaboración propia.

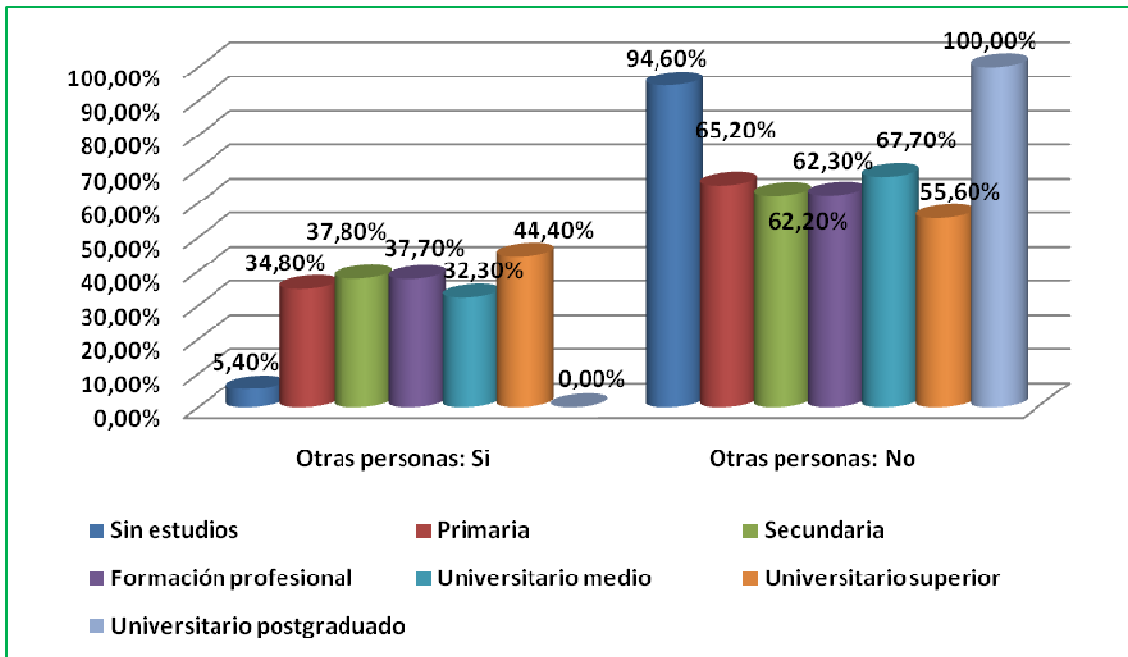


Gráfico VI.118: Nivel de estudios sobre medios de información: otras personas.

Fuente: Elaboración propia.

Los titulados universitarios y, entre éstos los “postgraduados” con un 50%, son los que muestran mayor preferencia para consultar “internet” para obtener información, frente a otros canales. Presentado estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $C = 0,245$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.119 y gráfico VI.119).

Tabla VI.119: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: internet.

	Sin estudios	Primaria	Secundaria	Formación profesional	Universitario medio	Universitario superior	Universitario postgraduado	χ^2
Internet: Si	3 8,1%	27 19,6%	26 28,9%	23 33,3%	30 46,2%	23 42,6%	2 50,0%	$\chi^2 = 29,217$ gl= 6 $p\text{-valor} = 0,000$
Internet: No	34 91,9%	111 80,4%	64 71,1%	46 66,7%	35 53,8%	31 57,4%	2 50,0%	Coficiente de Contingencia
Total	37 100,0%	138 100,0%	90 100,0%	69 100,0%	65 100,0%	54 100,0%	4 100,0%	$C = 0,245$ $p\text{-valor} = 0,000$

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,17.

Fuente: Elaboración propia.

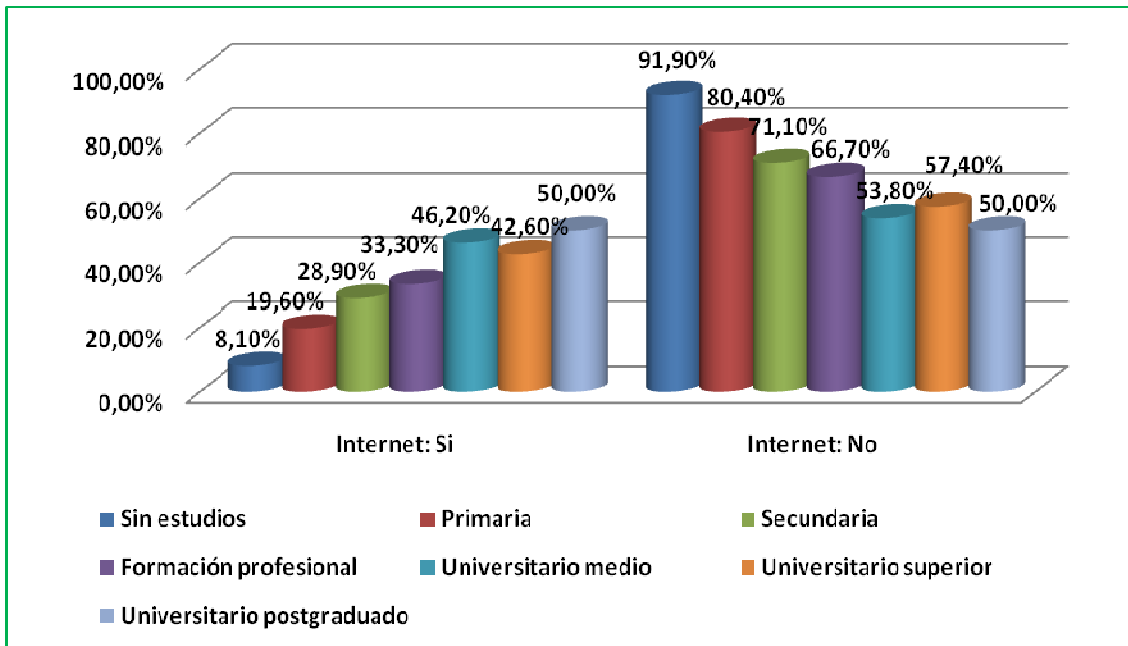


Gráfico VI. 119: Nivel de estudios sobre medios de información: internet.
Fuente: Elaboración propia.

5.2.6. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE OTRAS VARIABLES.

Los deportistas-turistas que se desplazan “solos” por las vías verdes andaluzas son los que tienen mayor preferencia (73,7%) por informarse de las V.V. por medio de “residir en la zona”, frente a otros medios. Siendo estas diferencias altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $\chi^2 = 57,395$ y $p\text{-valor} = 0,000$; según vemos en la tabla VI.120 y en el gráfico VI.120.

Tabla VI.120: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: reside en la zona.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Reside en la zona: Si	143 73,7%	71 49,7%	37 30,8%	$\chi^2 = 57,395$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Reside en la zona: No	51 26,3%	72 50,3%	83 69,2%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 54,09.
Fuente: Elaboración propia.

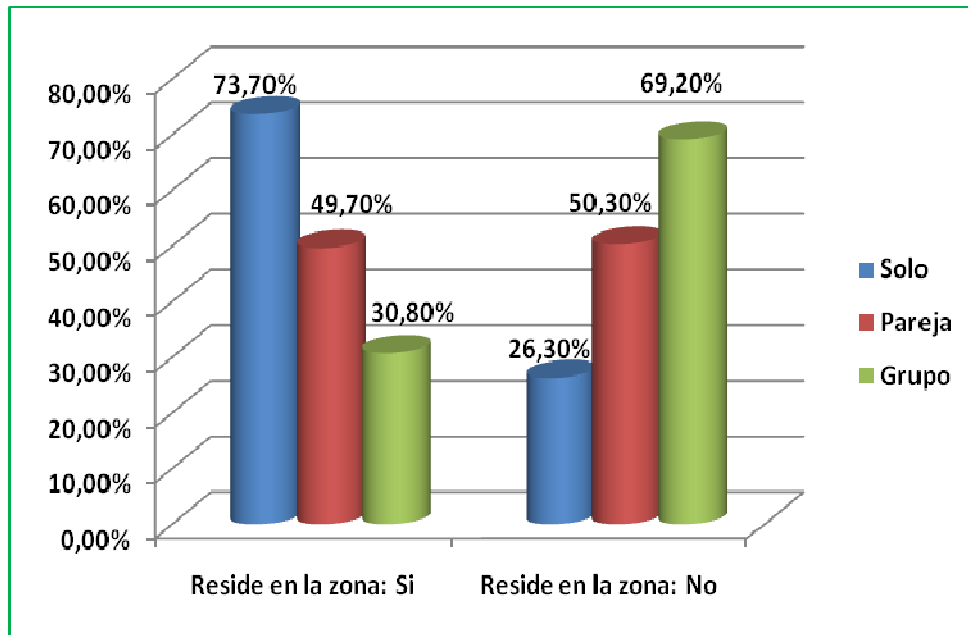


Gráfico VI.120: Número de acompañantes sobre medios de información: reside en la zona.
Fuente: Elaboración propia.

En cambio, aquellos que se desplazan en “grupo” prefieren utilizar la información que les dan “otras personas” (50%), “internet” (47,5%) y “visitas organizadas” (16,7%), antes que otros canales. En la primera situación, las diferencias son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $X^2 = 28,936$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.121 y gráfico VI.121). En la segunda, las diferencias también son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $X^2 = 47,842$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.122 y gráfico VI.122). Y, en la tercera, las diferencias igualmente son altamente significativas a un N.S. del 0,1% ($p < 0,000$); $X^2 = 14,074$ y $p\text{-valor} = 0,000$ (tabla VI.123 y gráfico VI.123).

Tabla VI.121: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: otras personas.

	Solo	Pareja	Grupo	X^2
Otras personas: Si	41 21,1%	54 37,8%	60 50,0%	$X^2 = 28,936$ gl= 2 $p\text{-valor} = 0,000$
Otras personas: No	153 78,9%	89 62,2%	60 50,0%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 40,70.
Fuente: Elaboración propia.

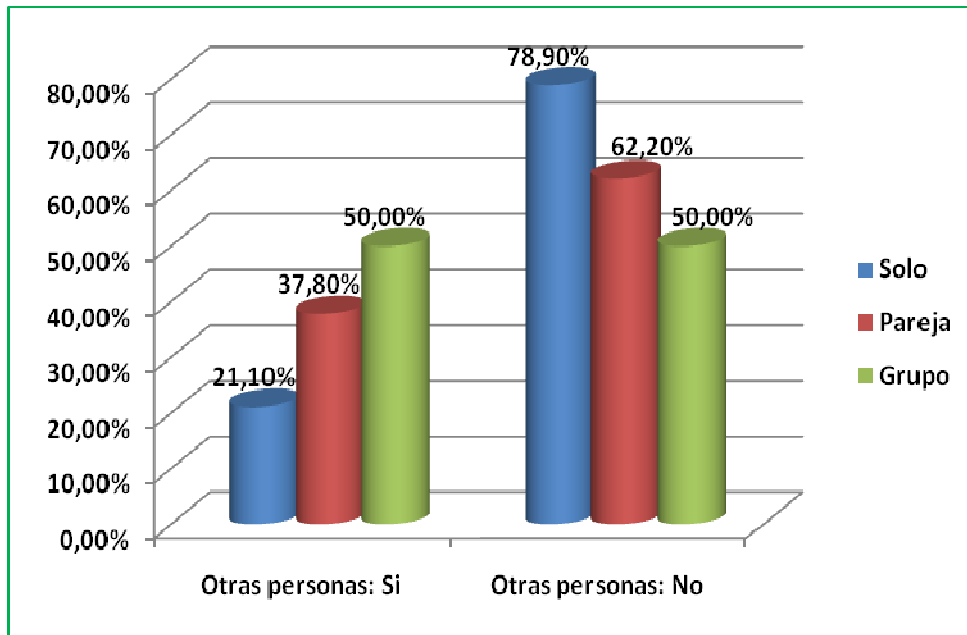


Gráfico VI.121: Número de acompañantes sobre medios de información: otras personas.
Fuente: Elaboración propia.

Tabla VI.122: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: internet.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Internet: Si	25 12,9%	52 36,4%	57 47,5%	$\chi^2 = 47,842$ gl= 2 p -valor= 0,000
Internet: No	169 87,1%	91 63,6%	63 52,5%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 35,19.
Fuente: Elaboración propia.

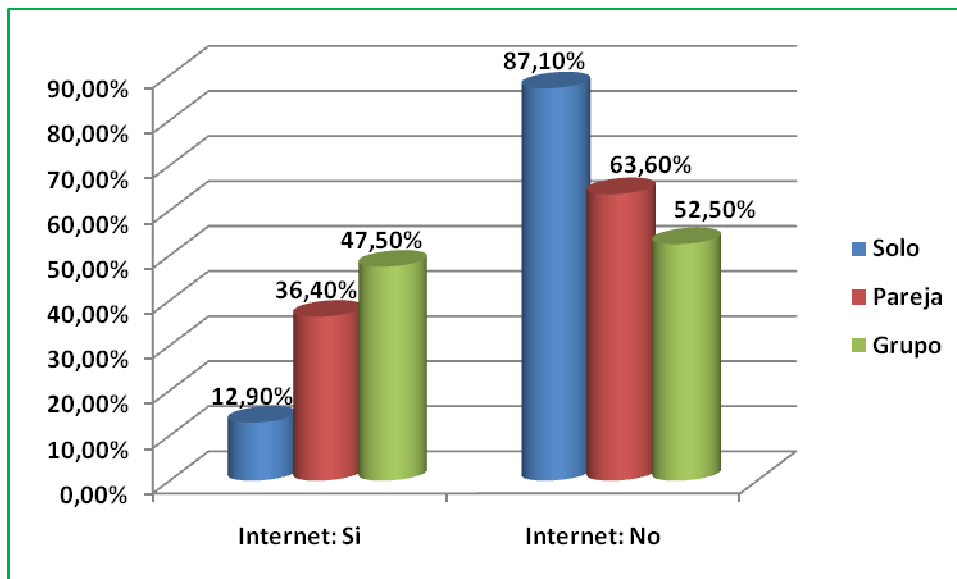


Gráfico VI.122: Número de acompañantes sobre medios de información: internet.
Fuente: Elaboración propia.

Tabla VI.123: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: visitas organizadas.

	Solo	Pareja	Grupo	χ^2
Visitas organizadas: Si	16 8,2%	5 3,5%	20 16,7%	$\chi^2 = 14,074$ gl= 2 p-valor= 0,000
Visitas organizadas: No	178 91,8%	138 96,5%	100 83,3%	
Total	194 100,0%	143 100,0%	120 100,0%	

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 10,77.
Fuente: Elaboración propia.

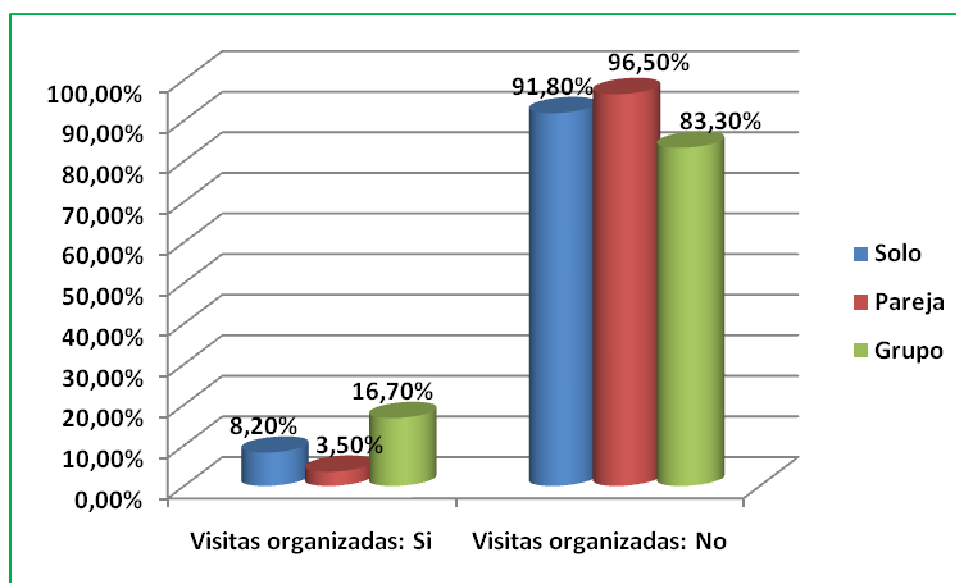


Gráfico VI.123: Número de acompañantes sobre medios de información: visitas organizadas.
Fuente: Elaboración propia.

6. OBJETIVO 6: DIFERENCIAR LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Una vez realizadas las operaciones estadísticas apropiadas, los resultados nos confirman la existencia de dos tipos de usuarios-visitantes a las V.V. andaluzas. El cluster o conglomerado 1 le hemos denominado “*Viaverdistas Senderistas*” y el cluster o conglomerado 2 le hemos llamado “*Viaverdistas Ciclistas*”, en función a los resultados obtenidos y a las variables con mayor nivel de significación. Prácticamente ambos modelos están representados a partes iguales en la población; los primeros son el 47% mientras con los segundos representan el 53%, tal y como podemos leer en la tabla VI.124 y gráfico VI.124.

Tabla VI.124: Distribución de cluster.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje Válido
Cluster	1	215	47,0%	47,0%
	2	242	53,0%	53,0%
	Total	457	100,0%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

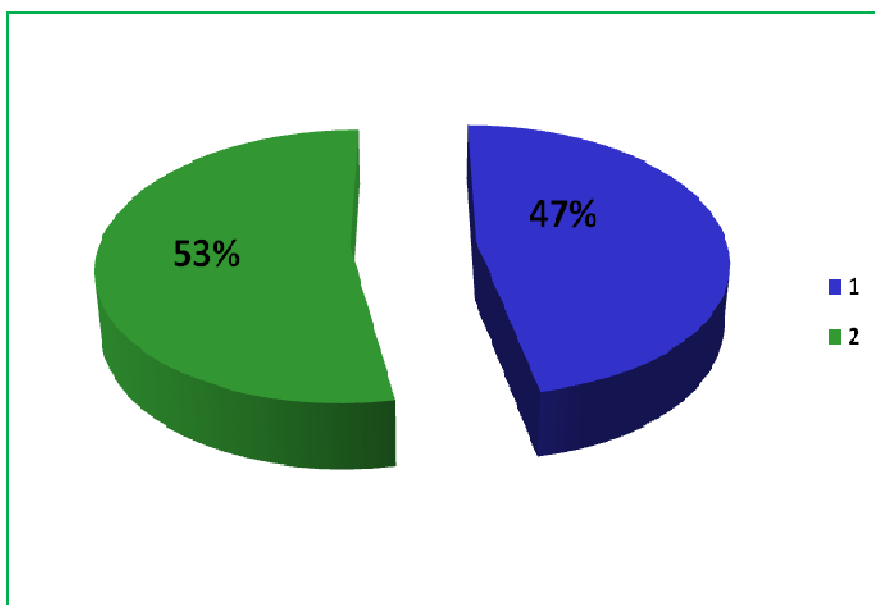


Gráfico VI.124: Distribución de cluster.

Fuente: Elaboración propia.

6.1. **HÁBITOS DEPORTIVOS Y TIEMPO LIBRE DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.**

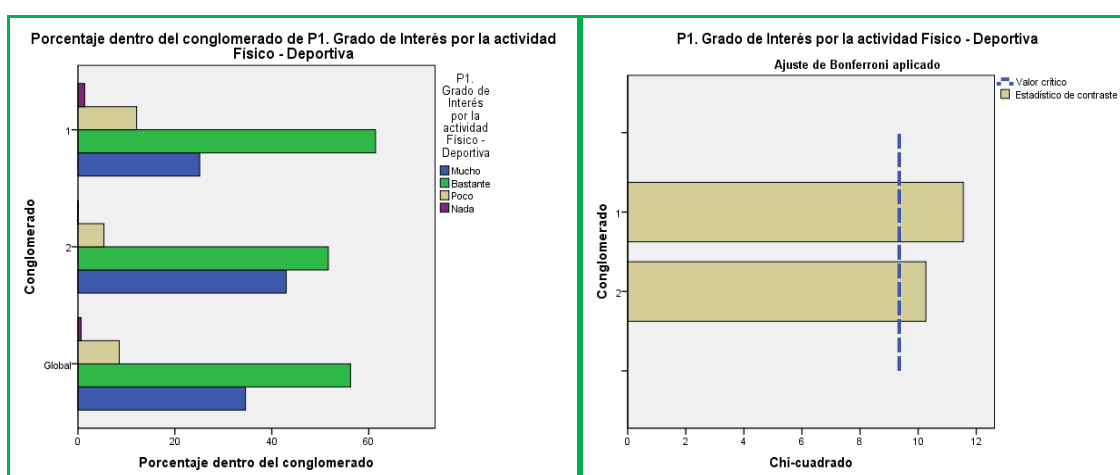
6.1.1. INTERÉS DEPORTIVO.

En ambos tipos de *viaverdistas* el interés por el deporte es alto, la diferencia está en que el cluster 1 es caracterizado por tener “bastante” interés (51,4%) y el cluster 2 presenta “mucho” interés (65,8%), según vemos en la tabla VI.125 y gráfico VI.125.

Tabla VI.125: Distribución de cluster por interés deportivo.

		Mucho		Bastante		Poco		Nada	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	54	34,2%	132	51,4%	26	66,7%	3	100,0%
	2	104	65,8%	125	48,6%	13	33,3%	0	,0%
	Total	158	100,0%	257	100,0%	39	100,0%	3	100,0%

Fuente: Elaboración propia.



Gráficos VI.125: Distribución de cluster por interés deportivo.

Fuente: Elaboración propia.

6.1.2. ACTIVIDAD DEPORTIVA.

Los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas enclavados en el conglomerado 2 se caracterizan por realizar más variedad de actividades físico-deportivas, mientras los de tipo 1 se caracterizan por realizar, principalmente, por las prácticas relacionadas con las “actividades físicas en el medio natural tierra” (principalmente el senderismo).

En la práctica de actividades de “balón o pelota” (fútbol, baloncesto, voleibol, etc.), entre los Viaverdistas Senderistas lo practica el 25% y entre los Viaverdistas Ciclistas lo realizan el 75%, según vemos en la tabla (VI.126) y gráfico (VI.126).

Tabla VI.126: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “balón o pelota”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	13	25,0%	202	49,9%
	2	39	75,0%	203	50,1%
	Total	52	100,0%	405	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

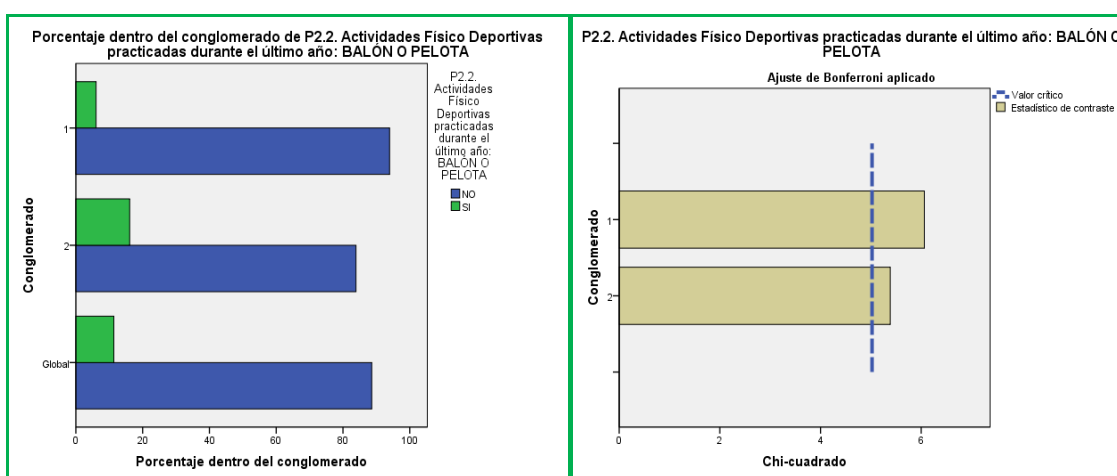


Gráfico VI.126: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “balón o pelota”.

Fuente: Elaboración propia.

En la práctica de actividades de “gimnasio” (musculación, cardiovascular, pilates, etc.), tenemos que los Viaverdistas Senderistas lo practica el 22,4% y entre los Viaverdistas Ciclistas lo realizan el 77,6%, según apreciamos en la tabla (VI.127) y gráfico (VI.127).

Tabla VI.127: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “de gimnasio”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	11	22,4%	204	50,0%
	2	38	77,6%	204	50,0%
	Total	49	100,0%	408	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

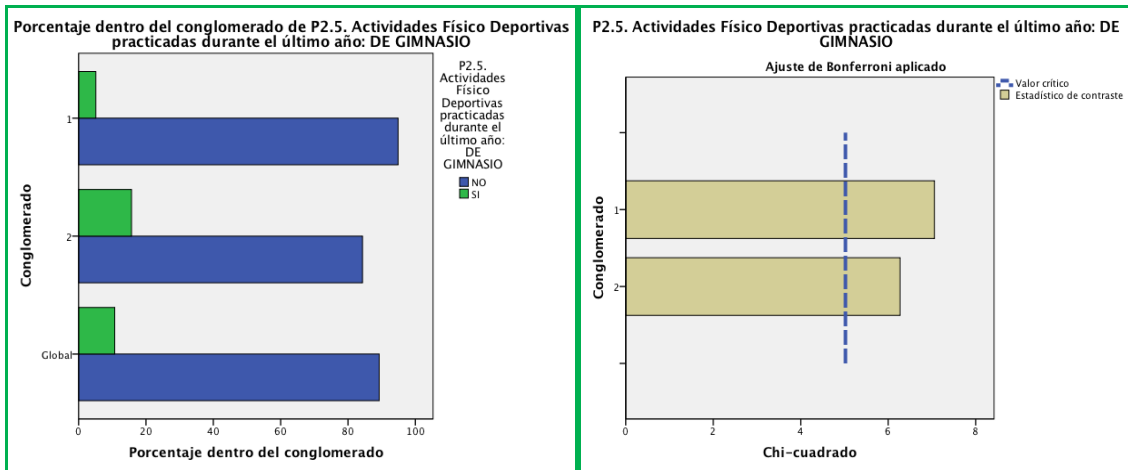


Gráfico VI.127: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “de gimnasio”.
Fuente: Elaboración propia.

En la práctica de actividades de “deslizamiento con ruedas” (ciclismo en carretera, ciclismo de montaña, patinaje, etc.), vemos que los Viaverdistas Senderistas lo practica el 21,4% y los Viaverdistas Ciclistas lo realizan el 79%, según leemos en la tabla VI.128 y gráfico VI.128.

Tabla VI.128: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “deslizamiento con ruedas”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	58	21,0%	157	86,7%
	2	218	79,0%	24	13,3%
	Total	276	100,0%	181	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

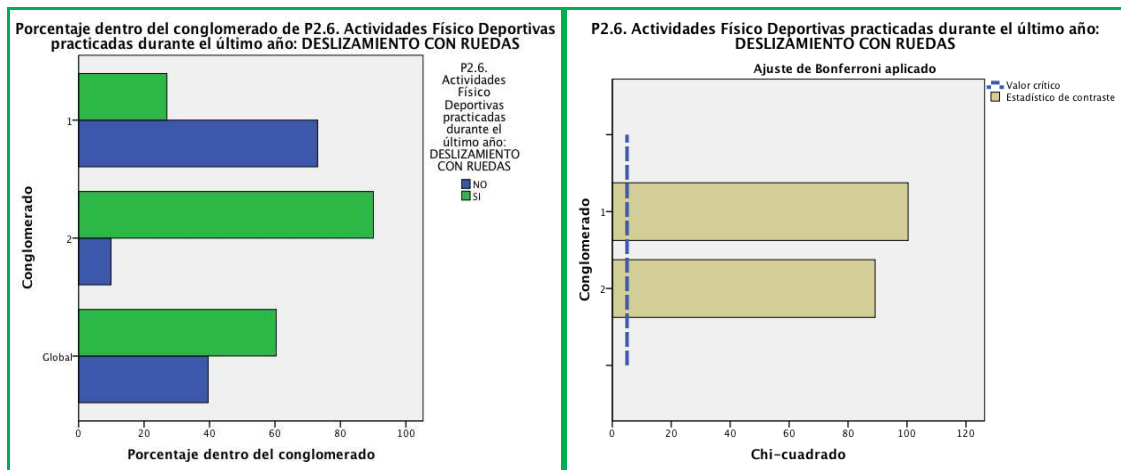


Gráfico VI.128: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “deslizamiento con ruedas”.

Fuente: Elaboración propia.

En cuanto a la distribución de los grupos por la práctica de actividades “en el medio natural de agua” (descenso de barrancos, vela, piragüismo, etc.), tenemos que los Viaverdistas Senderistas realizan estas actividades en un 7,7% y los Viaverdistas Ciclistas lo practican en un 92,3%, según los datos de la tabla VI.129 y su correspondiente gráfico VI.129.

Tabla VI.129: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de agua”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	2	7,7%	213	49,4%
	2	24	92,3%	218	50,6%
	Total	26	100,0%	431	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

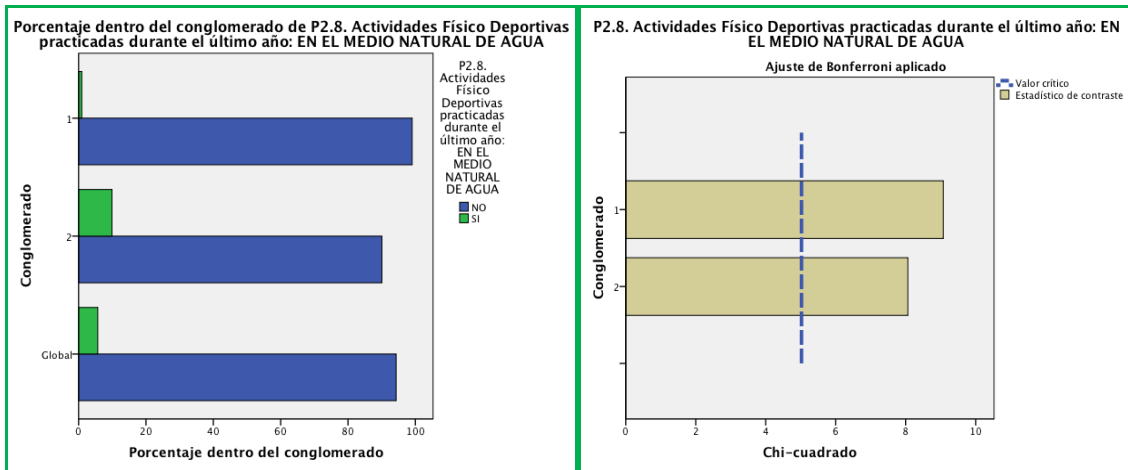


Gráfico VI.129: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de agua”.

Fuente: Elaboración propia.

La distribución de los conglomerados según la práctica de actividades “en el medio natural de tierra” (senderismo, escalada, espeleología, etc.), queda de la siguiente forma, los Viaverdistas Senderistas lo practican en un 69,8% y los Viaverdistas Ciclistas lo realizan el 30,2% de la población, como podemos leer en la siguiente tabla VI.130 y su gráfico VI.130.

Tabla VI.130: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de tierra”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	176	69,8%	39	19,0%
	2	76	30,2%	166	81,0%
	Total	252	100,0%	205	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

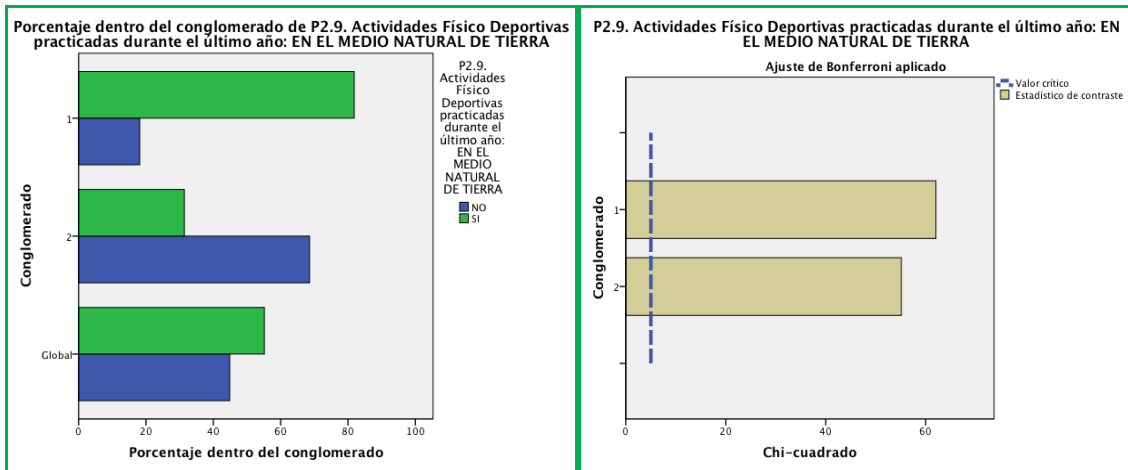


Gráfico VI.130: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de tierra”.

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la práctica de actividades “en el medio natural de nieve” (alpinismo, esquí, escalada en hielo, etc.), tenemos que el 100% de la población pertenece al grupo de los Viaverdistas Ciclistas, tal como aparece en la tabla VI.131 y en el gráfico VI.131.

Tabla VI.131: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de nieve”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	0	,0%	215	48,4%
	2	13	100,0%	229	51,6%
	Total	13	100,0%	444	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

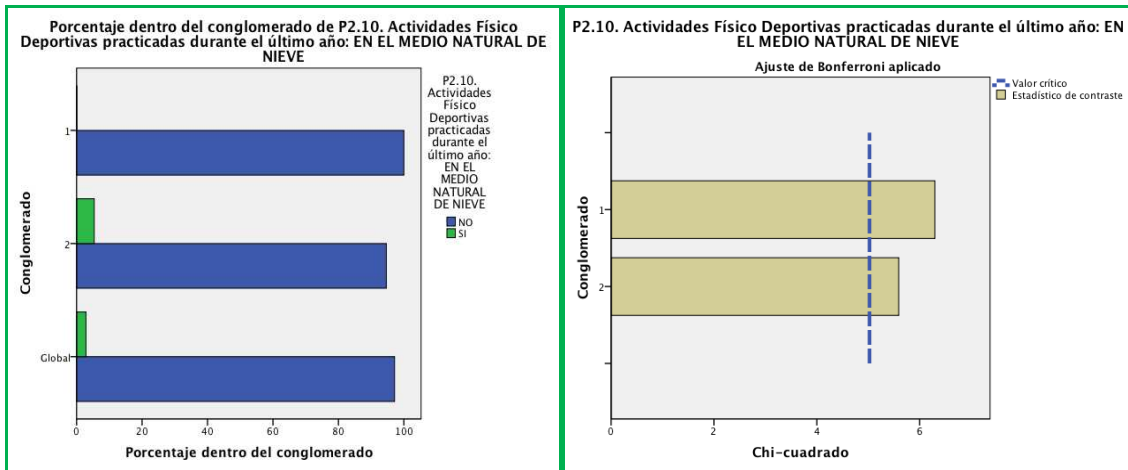


Gráfico VI.131: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica "en el medio natural de nieve".

Fuente: Elaboración propia.

Los practicantes de actividades de "natación" (natación, waterpolo, mono aleta, etc.) se reparten del siguiente modo, una cuarta parte de los deportistas son del conglomerado de Viaverdistas Senderistas mientras que tres cuartas partes pertenecen al conglomerado de Viaverdistas Ciclistas, según los resultados de la siguiente tabla VI.132 y gráfico VI.132.

Tabla VI.132: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica "natación".

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	16	25,0%	199	50,6%
	2	48	75,0%	194	49,4%
	Total	64	100,0%	393	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

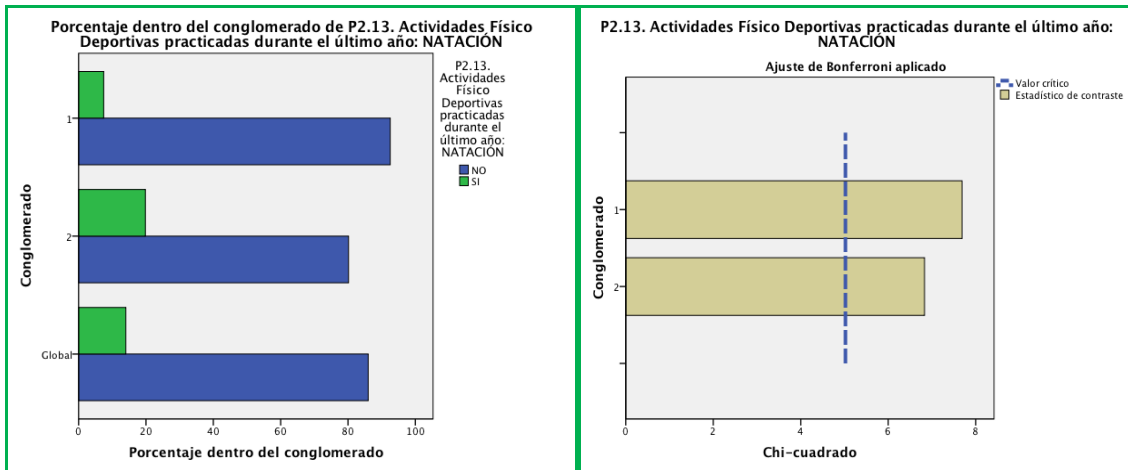


Gráfico VI. 132: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “natación”.
Fuente: Elaboración propia.

Por último, el reparto de los deportistas en las actividades “de raqueta o implemento” (tenis, pádel, golf, etc.), ha resultado ser que entre los Viaverdistas Senderistas tan solo lo disfrutaban el 12,5%, entre tanto, en los Viaverdistas Ciclistas lo realizan el 87,5%, según vemos en la tabla VI.133 y gráfico VI.133.

Tabla VI. 133: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “raqueta o implemento”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	5	12,5%	210	50,4%
	2	35	87,5%	207	49,6%
	Total	40	100,0%	417	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

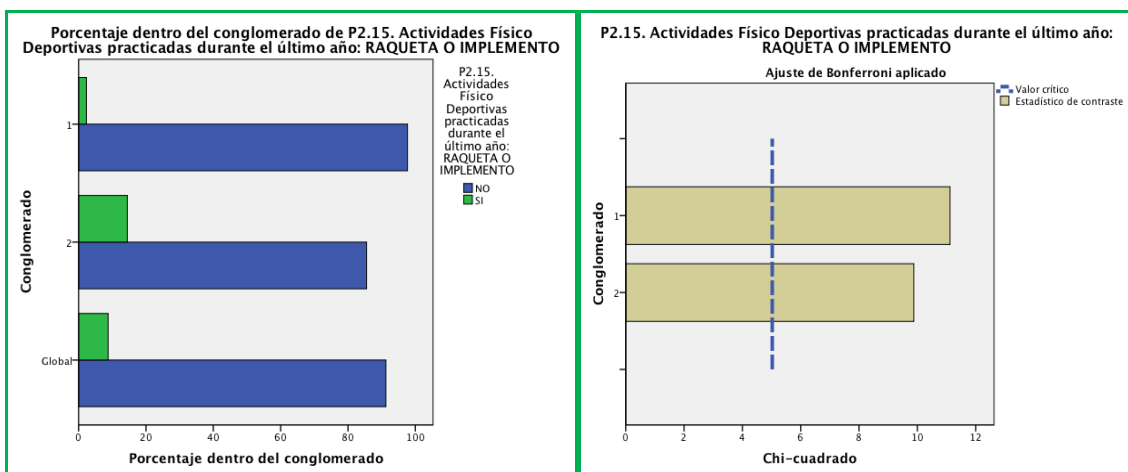


Gráfico VI. 133: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “raqueta o implemento”.
Fuente: Elaboración propia.

6.1.3. MOTIVACIÓN DEPORTIVA.

Las razones para practicar actividad físico-deportiva son muy significativas para clasificar los *viaverdistas* en los dos tipos encontrados.

Hacer deporte por “por diversión y pasar el tiempo” es la razón del 62,1% de aquellos deportistas que están en el grupo 2, mientras esta misma razón es importante tan solo para un 37,9% del grupo 1, como apreciamos en los hallazgos presentados en la tabla VI.134 y gráfico VI.134.

Tabla VI. 134: Distribución de cluster por motivación deportiva “por diversión y pasar el tiempo”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	119	37,9%	96	67,1%
	2	195	62,1%	47	32,9%
	Total	314	100,0%	143	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

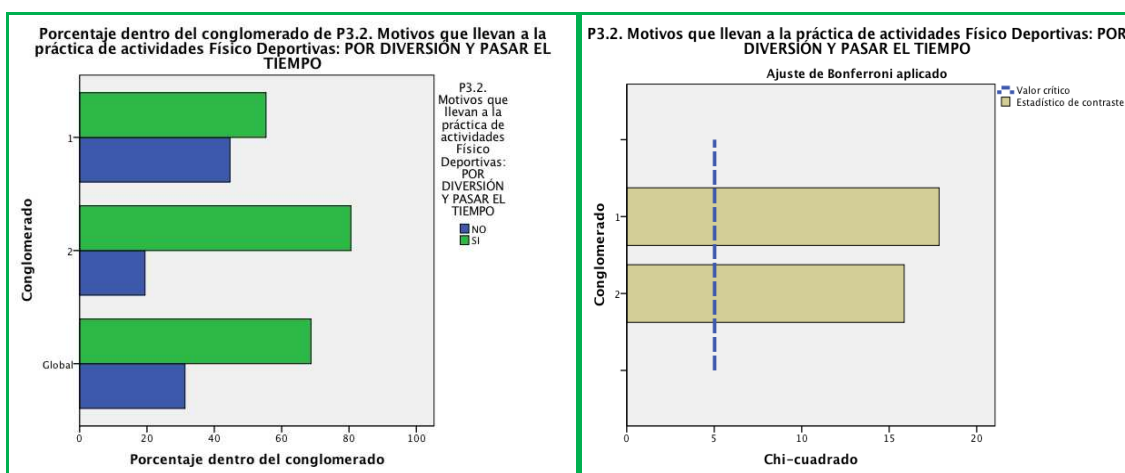


Gráfico VI.134: Distribución de cluster por motivación deportiva “por diversión y pasar el tiempo”.

Fuente: Elaboración propia.

El motivo deportivo de la competición es elegido entre los Viaverdistas Senderistas por un 27,6%; sin embargo, entre los Viaverdistas Ciclistas lo señalan el 72,4%, según expresamos en la tabla VI.135 y gráfico VI.135.

Tabla VI. 135: Distribución de cluster por motivación deportiva “porque le gusta competir”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	24	27,6%	191	51,6%
	2	63	72,4%	179	48,4%
	Total	87	100,0%	370	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

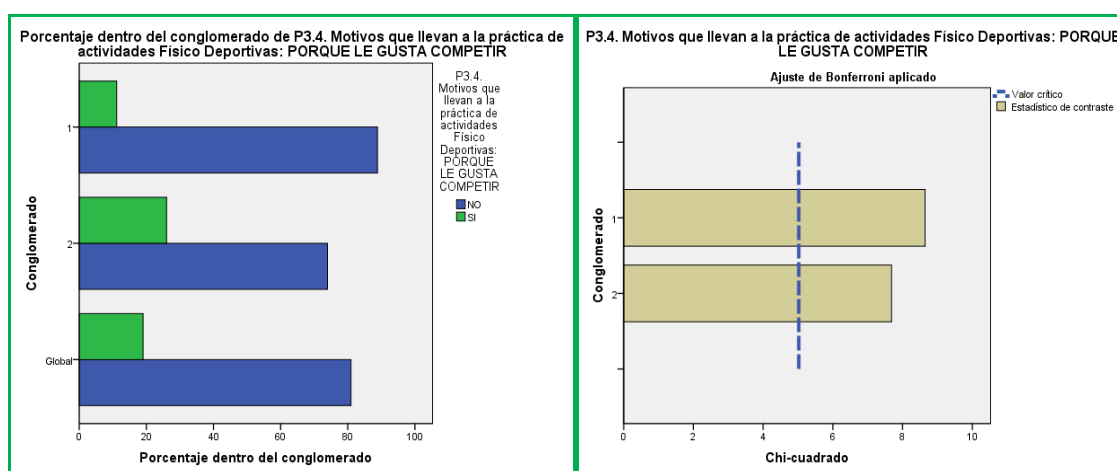


Gráfico VI.135: Distribución de cluster por motivación deportiva “porque le gusta competir”.

Fuente: Elaboración propia.

El aspecto más social del deporte, como puede ser el fomento de las relaciones sociales y/o familiares es el motivo deportivo seleccionado por el 36,8% de los Viaverdistas Senderistas; en cambio, entre los Viaverdistas Ciclistas lo señalan el 63,2%, tal como detallamos en la tabla VI.136 y gráfico VI.136.

Tabla VI.136: Distribución de cluster por motivación deportiva “por fomentar relaciones sociales y/o familiares”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	96	36,8%	119	60,7%
	2	165	63,2%	77	39,3%
	Total	261	100,0%	196	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

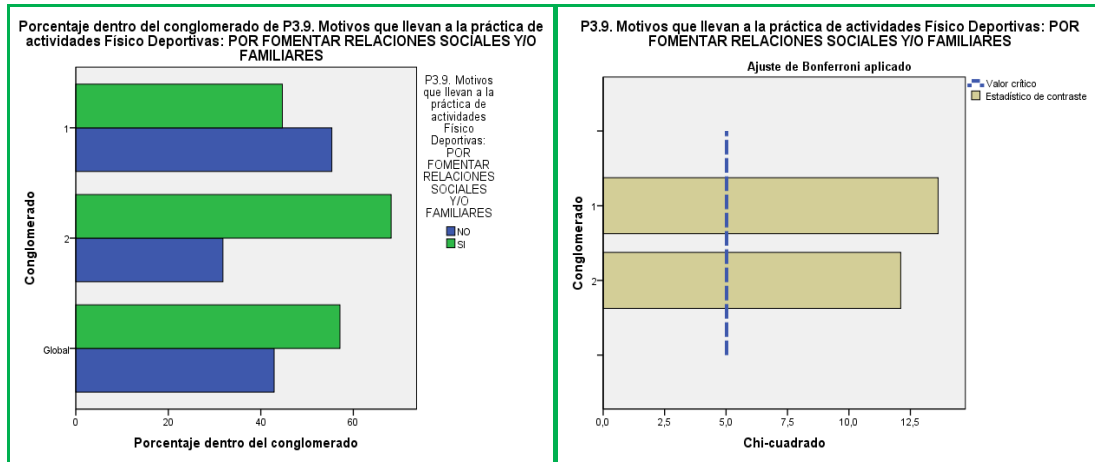


Gráfico VI.136: Distribución de cluster por motivación deportiva “por fomentar relaciones sociales y/o familiares”.

Fuente: Elaboración propia.

El riesgo y la aventura es un motivo propio de los Viaverdistas Ciclistas (75,2%); por contra, los Viaverdistas Senderistas son menos arriesgados y aventureros (24,8%), según detallamos en la tabla VI.137 y gráfico VI.137.

Tabla VI.137: Distribución de cluster por motivación deportiva “por vivir riesgo y aventura”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	36	24,8%	179	57,4%
	2	109	75,2%	133	42,6%
	Total	145	100,0%	312	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

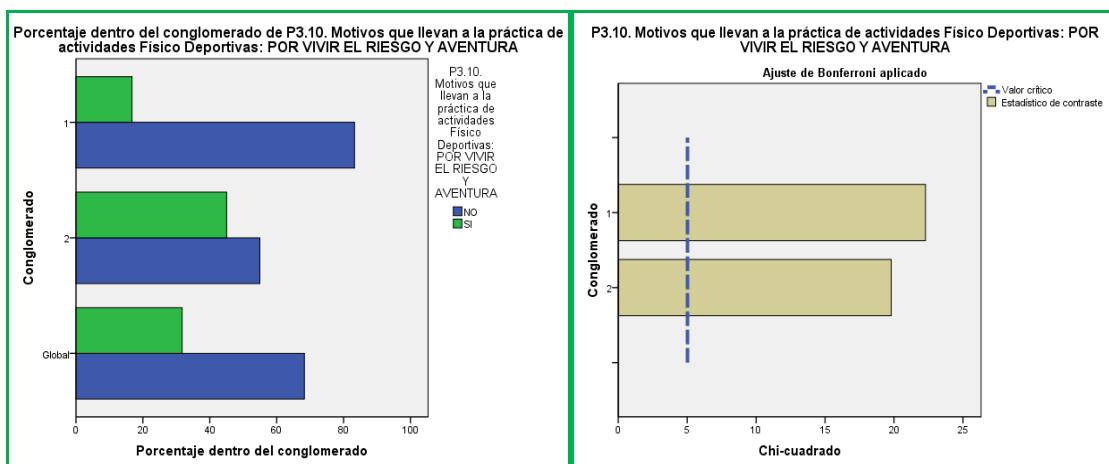


Gráfico VI.137: Distribución de cluster por motivación deportiva “por vivir riesgo y aventura”.

Fuente: Elaboración propia.

6.1.4. EMPLEO DEL TIEMPO LIBRE.

Ambos conglomerados emplean su tiempo libre principalmente en hacer deporte, como se observa en la tabla VI.138 y gráfico VI.138, la diferencia está que el Viaverdista Senderista emplean su tiempo libre en “hacer deporte en la vía verde” con un 94,0% y el Viaverdista Ciclista lo emplean en “hacer deporte” con un 71,0%.

Tabla VI. 138: Distribución de cluster por empleo del tiempo libre.

		Cluster		
		1	2	Total
Estar con amigos/familia/pareja	Frecuencia	24	35	59
	Porcentaje	40,7%	59,3%	100,0%
Actividades culturales / gastronómicas/compras	Frecuencia	13	4	17
	Porcentaje	76,5%	23,5%	100,0%
Hacer deporte	Frecuencia	63	154	217
	Porcentaje	29,0%	71,0%	100,0%
Hacer deporte en la vía verde	Frecuencia	63	4	67
	Porcentaje	94,0%	6,0%	100,0%
Ocio doméstico	Frecuencia	20	10	30
	Porcentaje	66,7%	33,3%	100,0%
Labores sociales	Frecuencia	4	0	4
	Porcentaje	100,0%	0,0%	100,0%
Labores domésticas	Frecuencia	16	3	19
	Porcentaje	84,2%	15,8%	100,0%
Manualidades	Frecuencia	3	5	8
	Porcentaje	37,5%	62,5%	100,0%
Hacer turismo	Frecuencia	3	14	17
	Porcentaje	17,6%	82,4%	100,0%
Hacer turismo visitando vías verdes	Frecuencia	0	2	2
	Porcentaje	0,0%	100,0%	100,0%
Otros	Frecuencia	6	11	17
	Porcentaje	35,3%	64,7%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

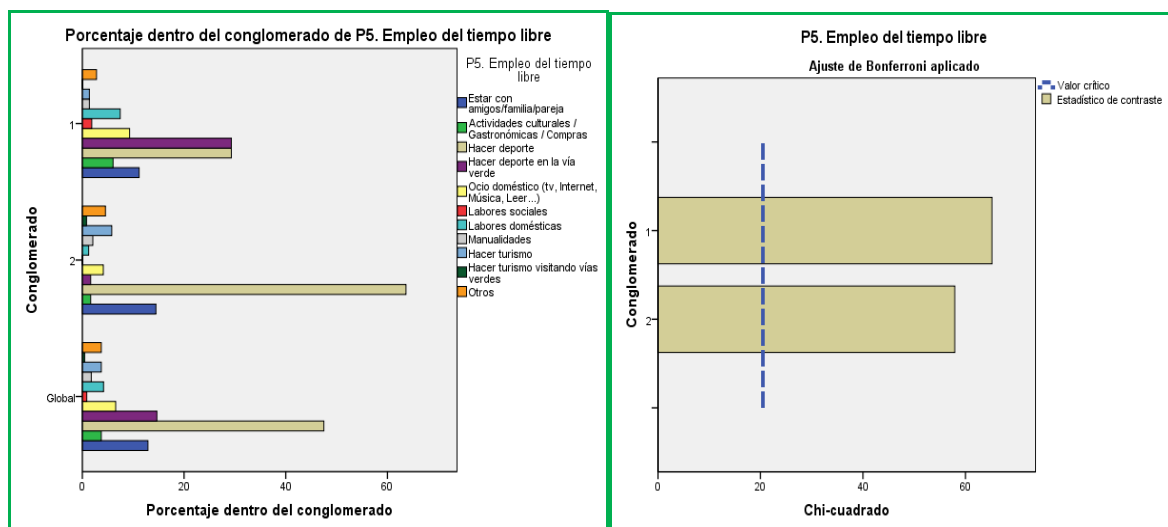


Gráfico VI. 138: Distribución de cluster por empleo del tiempo libre.

Fuente: Elaboración propia.

6.2. INTERESES Y MOTIVACIONES DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

6.2.1. INTERÉS POR USAR-VISITAR OTRAS VÍAS VERDES.

El mayor interés por usar-visitar otras V.V. son para los sujetos catalogados dentro del tipo 2, donde seis de cada diez afirman querer usar-visitar otras; el tipo 1 muestra un interés menor (tabla VI.139 y gráficos VI.139).

Tabla VI. 139: Distribución de cluster por interés.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	156	40,0%	59	88,1%
	2	234	60,0%	8	11,9%
	Total	390	100,0%	67	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

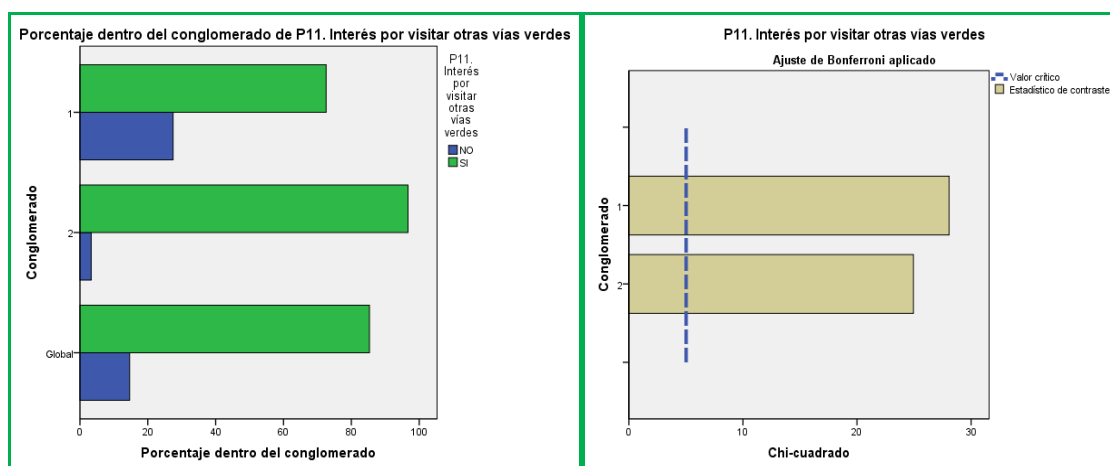


Gráfico VI.139: Distribución de cluster por interés.

Fuente: Elaboración propia.

6.2.2. CARACTERÍSTICA PRINCIPAL PARA ELEGIR UNA VÍA VERDE.

Entre las características principales para elegir una V.V. aquellos sujetos clasificados como Viaverdista Senderista prefieren elegir la “cercanía al domicilio” (53,5%) y ser una “infraestructura no motorizada” (69,0%); en cambio, el Viaverdista

Ciclista eligen la “naturaleza” (74,3%), a tenor de lo que reflejan la tabla VI.140 y los gráficos VI.140.

Tabla VI.140: Distribución de cluster por característica principal.

		Cluster		
		1	2	Total
Características técnicas	Frecuencia	23	26	49
	Porcentaje	46,9%	53,1%	100,0%
Naturaleza	Frecuencia	19	55	74
	Porcentaje	25,7%	74,3%	100,0%
Servicios	Frecuencia	0	3	3
	Porcentaje	0%	100,0 %	100,0%
Infraestructura no motorizada	Frecuencia	49	22	71
	Porcentaje	69,0%	31,0%	100,0%
La comarca	Frecuencia	4	7	11
	Porcentaje	36,4%	63,6%	100,0%
Cercanía a mi domicilio	Frecuencia	108	94	202
	Porcentaje	53,5%	46,5%	100,0%
Por recomendación	Frecuencia	6	16	22
	Porcentaje	27,3%	72,7%	100,0%
No tengo nada en cuenta	Frecuencia	1	7	8
	Porcentaje	12,5%	87,5%	100,0%
Otros	Frecuencia	5	12	17
	Porcentaje	29,4%	70,6%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

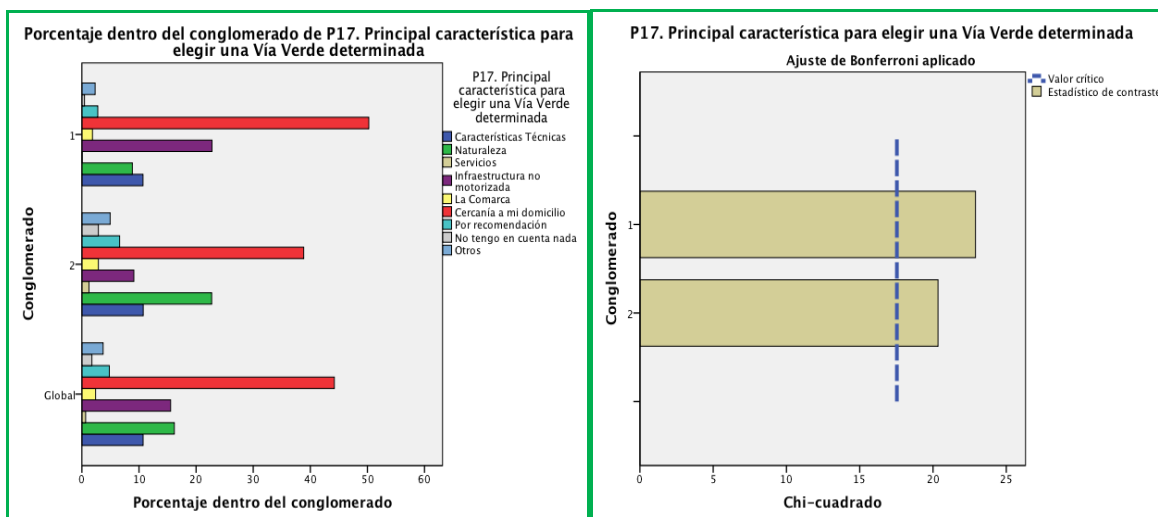


Gráfico VI. 140: Distribución de cluster por característica principal.

Fuente: Elaboración propia.

6.2.3. MOTIVO PRINCIPAL PARA USAR-VISITAR LAS VÍAS VERDES.

La tabla VI.141 y el gráfico VI.141 nos indican que el motivo que destaca sobremanera para los usuarios-visitantes del conglomerado 1 para dirigirse a las V.V.

es la “salud” con un 90,6%; entre tanto, el “deporte” con un 55,4% es la razón para los del conglomerado 2.

Tabla VI.141: Distribución de cluster por motivo.

		Cluster		
		1	2	Total
Salud	Frecuencia	48	5	53
	Porcentaje	90,6%	9,4%	100,0%
Cercanía a mi domicilio	Frecuencia	2	9	11
	Porcentaje	18,2%	81,8%	100,0%
Deporte	Frecuencia	103	128	231
	Porcentaje	44,6%	55,4%	100,0%
Diversión	Frecuencia	11	12	23
	Porcentaje	47,8%	52,2%	100,0%
Formación	Frecuencia	0	3	3
	Porcentaje	0%	100,0%	100,0%
Movilidad utilitaria	Frecuencia	4	8	12
	Porcentaje	33,3%	66,7%	100,0%
Infraestructura no motorizada	Frecuencia	4	13	17
	Porcentaje	23,5%	76,5%	100,0%
Estar con las amistades y/o familiares	Frecuencia	4	12	16
	Porcentaje	25,0%	75,0%	100,0%
Contacto con la naturaleza	Frecuencia	12	21	33
	Porcentaje	36,4%	63,6%	100,0%
Salir de la rutina	Frecuencia	13	7	20
	Porcentaje	65,0%	35,0%	100,0%
Turismo	Frecuencia	1	4	5
	Porcentaje	20,0%	80,0%	100,0%
Peregrinación	Frecuencia	0	1	1
	Porcentaje	0%	100,0%	100,0%
Conocer la vía verde	Frecuencia	4	14	18
	Porcentaje	22,2%	77,8%	100,0%
Otros	Frecuencia	9	5	14
	Porcentaje	64,3%	35,7%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

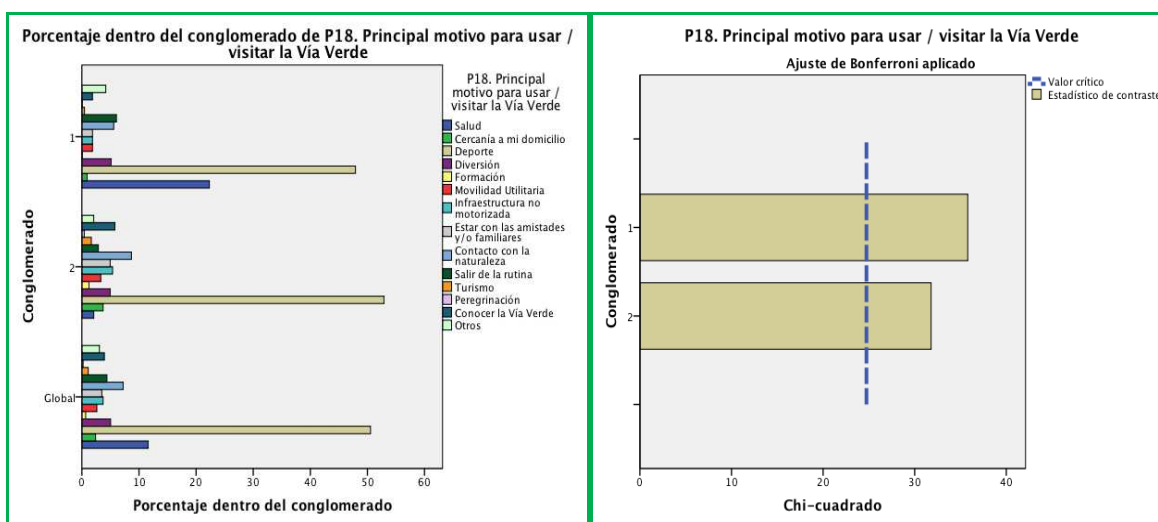


Gráfico VI.141: Distribución de cluster por motivo.

Fuente: Elaboración propia.

6.3. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

6.3.1. CON QUIÉN USA-VISITA LAS VÍAS VERDES.

Los datos mostrados en la tabla VI.142 y gráfico VI.142 nos informa que en relación a con quien se utiliza las V.V. andaluzas, se observa que usar-visitar estos viales en “solitario” es seleccionado por el 63,2% de los Viaverdistas Senderitas y por el 36,8% de los Viaverdistas Ciclistas.

Tabla VI.142: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “solo”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	96	63,2%	119	39,0%
	2	56	36,8%	186	61,0%
	Total	152	100,0%	305	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

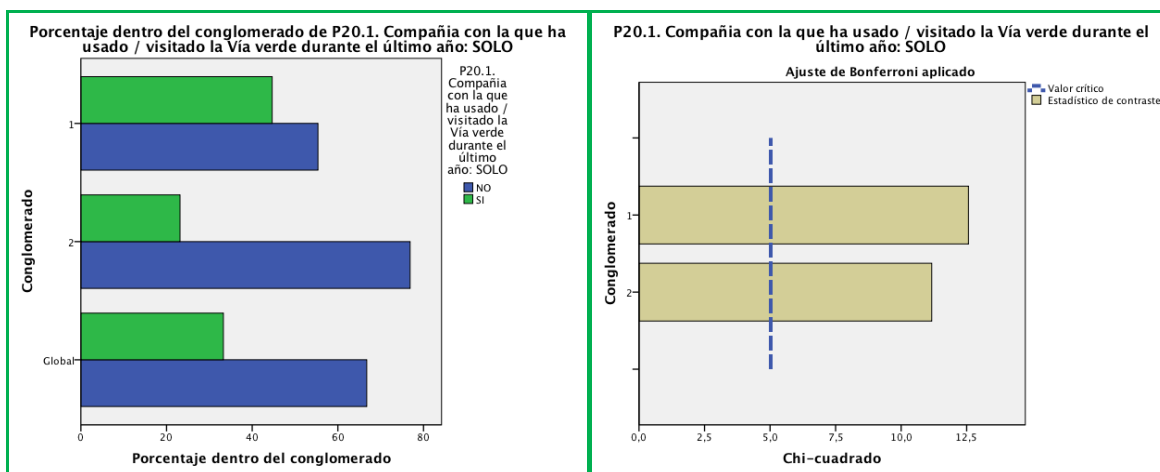


Gráfico VI.142: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “solo”.

Fuente: Elaboración propia.

La asistencia a las V.V. andaluzas con un “animal de compañía”, es más común verlo en los Viaverdistas Senderistas con un 86,8% de los casos. Por el contrario, los Viaverdistas Ciclistas utilizan esta compañía en un 13,2%, según nos indican la distribución presentada en la tabla VI.143 y gráfico VI.143.

Tabla VI.143: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “animal de compañía”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	33	86,8%	182	43,4%
	2	5	13,2%	237	56,6%
	Total	38	100,0%	419	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

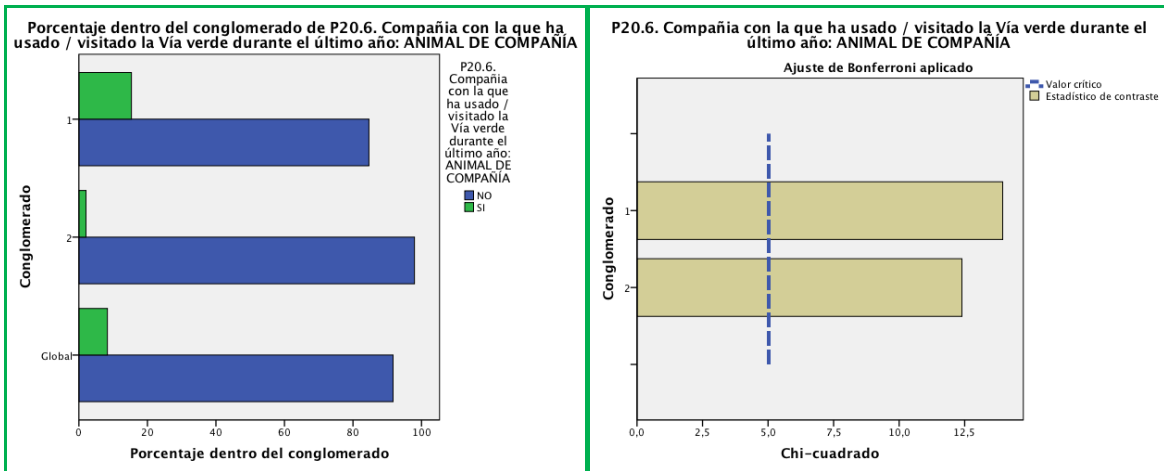


Gráfico VI.143: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “animal de compañía”.

Fuente: Elaboración propia.

El uso-visita de las V.V. andaluzas en compañía de los “amigos/as”, es la preferencia del 60,1% del grupo 2. Sin embargo, el grupo 1 son acompañados por las amistades en un 39,9%, tal como presentamos en la tabla VI.144 y gráfico VI.144.

Tabla VI.144: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “amigos/as”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	113	39,9%	102	58,6%
	2	170	60,1%	72	41,4%
	Total	283	100,0%	174	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

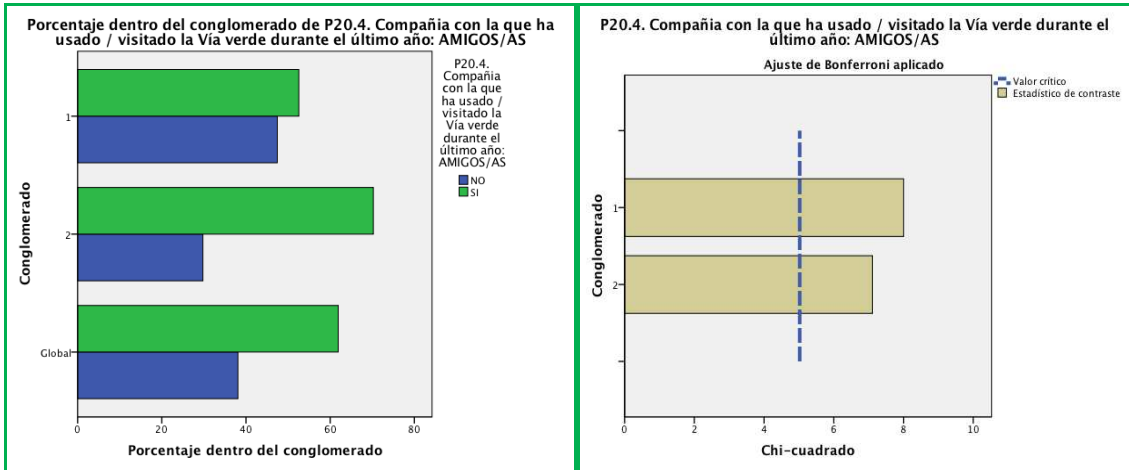


Gráfico VI. 144: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “amigos/as”.
Fuente: Elaboración propia.

6.3.2. CON QUÉ FRECUENCIA USA-VISITA LAS VÍAS VERDES.

Respecto a la frecuencia de uso-visita, el conglomerado 1 utilizan las V.V. “varias veces en semana” (66,9%) y los clasificados como tipo 2 su presencia se caracteriza por “ser la primera vez” (85,1%). Con lo que se observa la tendencia de aquéllos que son usuarios locales y éstos que son más visitantes (tabla VI.145 y gráficos VI.145).

Tabla VI.145: Distribución de cluster por frecuencia de uso-visita.

		Cluster		
		1	2	Total
Varias veces en semana	Frecuencia	162	80	242
	Porcentaje	66,9%	33,1%	100,0%
Semanalmente	Frecuencia	21	22	43
	Porcentaje	48,8%	51,2%	100,0%
Varias veces al mes	Frecuencia	7	11	18
	Porcentaje	38,9%	61,1%	100,0%
Mensualmente	Frecuencia	4	7	11
	Porcentaje	36,4%	63,6%	100,0%
De vez en cuando	Frecuencia	6	23	29
	Porcentaje	20,7%	79,3%	100,0%
En raras ocasiones	Frecuencia	4	36	40
	Porcentaje	10,0%	90,0%	100,0%
Es la primera vez	Frecuencia	11	63	74
	Porcentaje	14,9%	85,1%	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

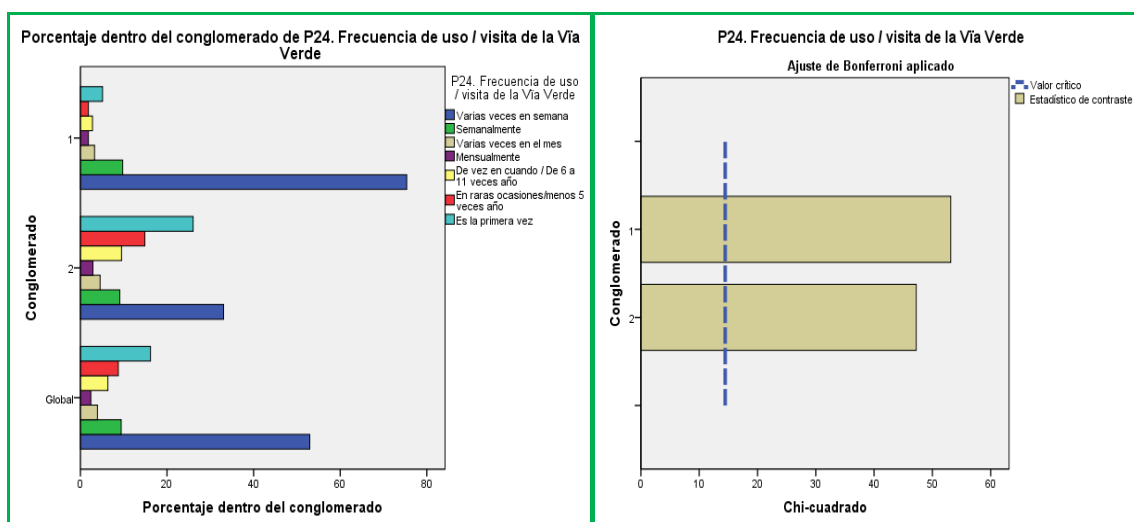


Gráfico VI.145: Distribución de cluster por frecuencia de uso-visita.
Fuente: Elaboración propia.

6.4. CARACTERÍSTICAS DEPORTIVAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

6.4.1. ACTIVIDAD FÍSICO-DEPORTIVA QUE SE PRACTICA EN LAS VÍAS VERDES.

Puede apreciarse perfectamente la vinculación entre cluster y actividad deportiva desarrollada en la propia V.V. El “caminar, pasear, senderismo” es practicado por el 75,3% de los Viaverdistas Senderistas y por el 24,7% de los Viaverdistas Ciclistas (tabla VI.146 y gráfico VI.146).

Tabla VI.146: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “caminar, pasear, senderismo”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	198	75,3%	17	8,8%
	2	65	24,7%	177	91,2%
	Total	263	100,0%	194	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

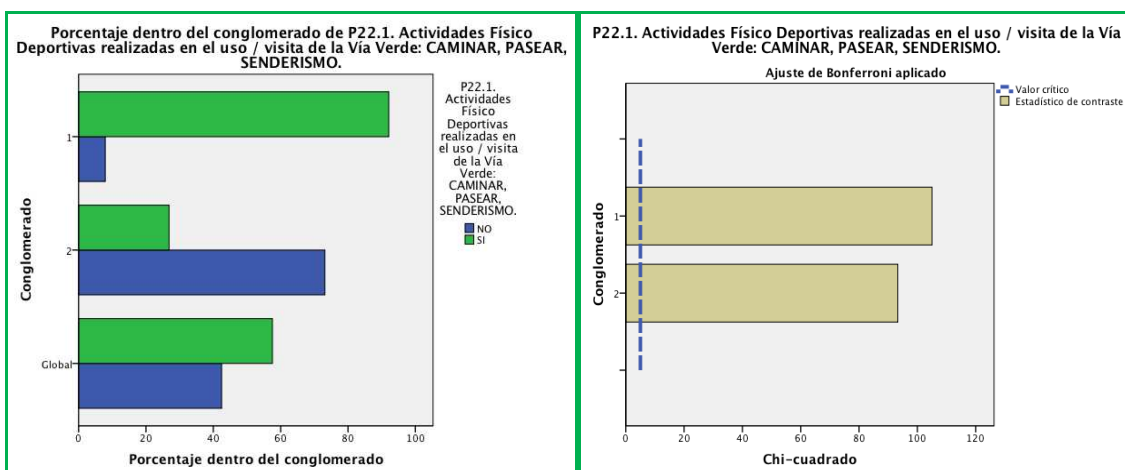


Gráfico VI.146: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “caminar, pasear, senderismo”.

Fuente: Elaboración propia.

Entre tanto, el “ciclismo” es una actividad que caracteriza a los Viaverdistas Ciclistas; éstos lo han seleccionado en un 81,6% de los casos, y los Viaverdistas Senderistas, lo han señalado en un 18,4% de la población, como vemos en la distribución estadística presentada en la tabla VI.147 y su correspondiente gráfico VI.147.

Tabla VI. 147: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “ciclismo”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	52	18,4%	163	93,7%
	2	231	81,6%	11	6,3%
	Total	283	100,0%	174	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

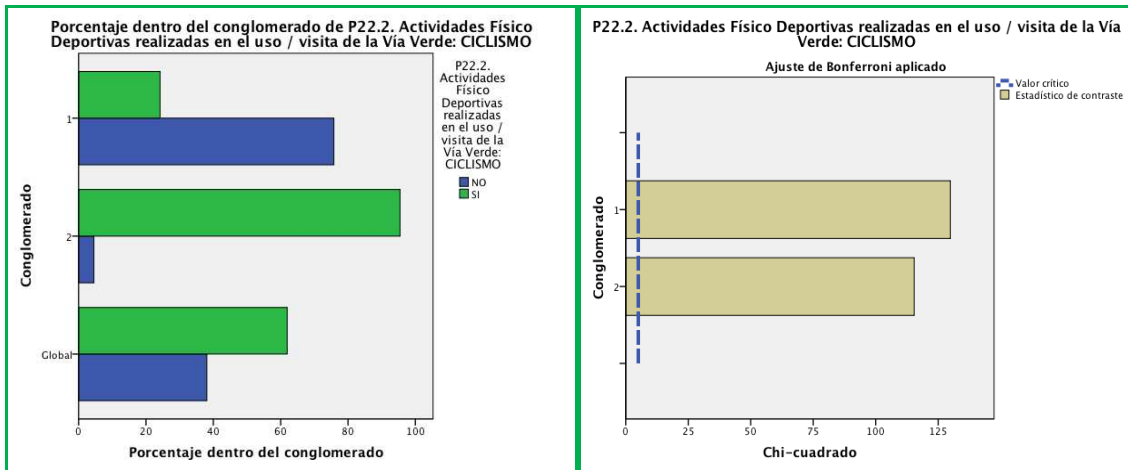


Gráfico VI.147: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “ciclismo”.

Fuente: Elaboración propia.

6.5. CARACTERÍSTICAS TURÍSTICAS DE USO-VISITA A LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

6.5.1. TIPO DE TURISMO QUE SE REALIZA EN LAS VÍAS VERDES.

Obsérvese en las siguientes distribuciones como hay gran diferencia entre los conglomerados a la hora de realizar turismo. Siendo los Viaverdistas Ciclistas mayores consumidores de turismo. Perfectamente en sintonía con lo hallado sobre el interés por usar-visitar otras V.V.

El “turismo rural” es consumido por el 19% de los Viaverdistas Senderistas y por el 81% de los Viaverdistas Ciclistas, como expresamos en la tabla VI.148 y gráfico VI.148.

Tabla VI.148: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo rural”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	8	19,0%	207	49,9%
	2	34	81,0%	208	50,1%
	Total	42	100,0%	415	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

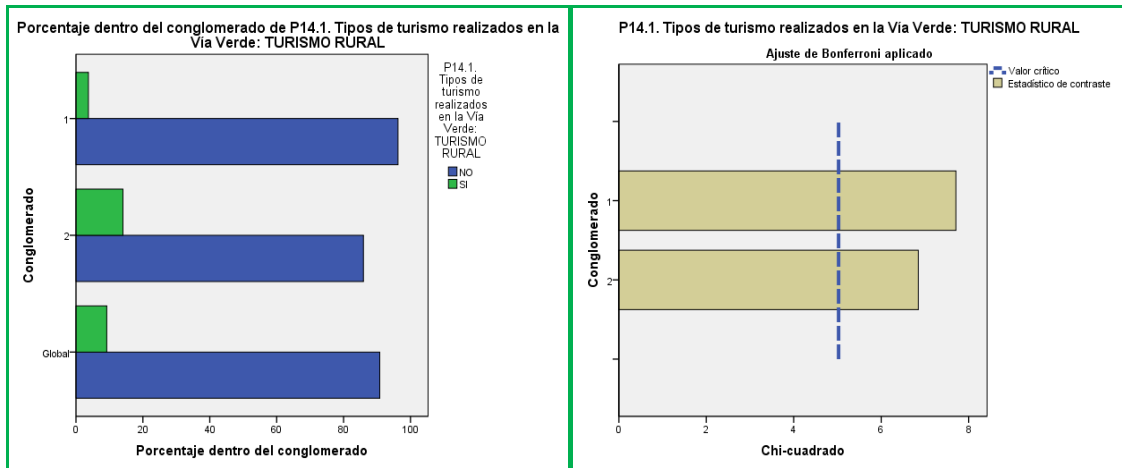


Gráfico VI.148: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo rural”.
Fuente: Elaboración propia.

Similar reparto nos encontramos con el “turismo activo”, éste es practicado por el 18,1% de los Viaverdistas Senderistas; en cambio, de los Viaverdistas Ciclistas es consumido por el 81,9% de los casos, según vemos en la tabla VI.149 y gráfico VI.149.

Tabla VI.149: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo activo”.

		Si		No	
		Frecuencia	Porcentaje	Frecuencia	Porcentaje
Cluster	1	34	18,1%	181	67,3%
	2	154	81,9%	88	32,7%
	Total	188	100,0%	269	100,0%

Fuente: Elaboración propia.

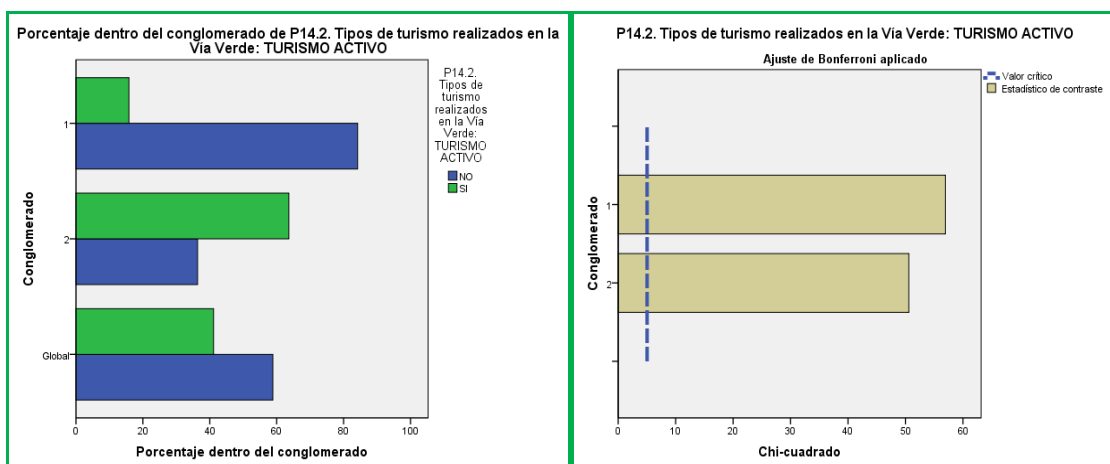


Gráfico VI.149: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo activo”.
Fuente: Elaboración propia.

6.5.2. GASTO ECONÓMICO MEDIO EN LAS VÍAS VERDES.

El gasto medio realizado en las V.V. es un asunto que diferencia claramente ambos grupos. Los primeros no realizan ningún gasto (60,8%); sin embargo, los segundos su gasto es “de 1 a 50€” (73,1%), según la tabla VI.150 y gráfico VI.150.

Tabla VI.150: Distribución de cluster por gasto económico.

		Cluster		
		1	2	Total
0€	Frecuencia	169	109	278
	Porcentaje	60,8%	39,2%	100,0%
De 1 a 50€	Frecuencia	46	125	171
	Porcentaje	26,9%	73,1%	100,0%
De 51 a 100€	Frecuencia	0	5	5
	Porcentaje	0%	100,0%	100,0%
De 101 a 150€	Frecuencia	0	2	2
	Porcentaje	0%	100,0%	100,0%
De 151 a 200€	Frecuencia	0	1	1
	Porcentaje	0%	100,0%	100,0%
Más de 201€	Frecuencia	0	0	0
	Porcentaje	0%	0%	0%

Fuente: Elaboración propia.

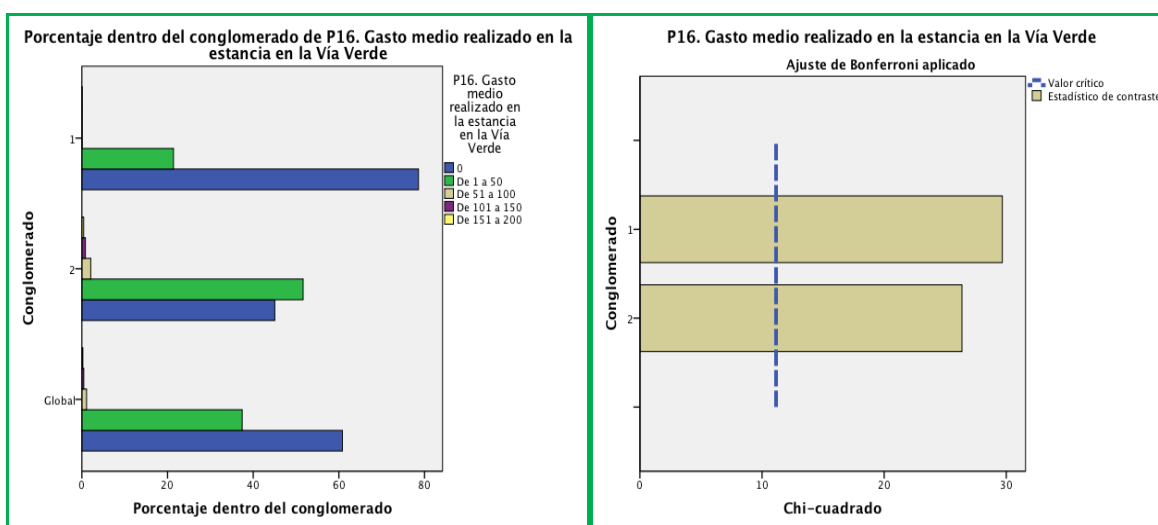


Gráfico VI. 150: Distribución de cluster por gasto económico.

Fuente: Elaboración propia.

De las anteriores variables, a continuación mostramos de manera gráfica aquellas que por su alta significación definen a cada uno de los conglomerados, Viaverdista Senderista (gráfico VI.151a) y Viaverdista Ciclista (gráfico VI.151b).

Número de conglomerados en dos fases = 1

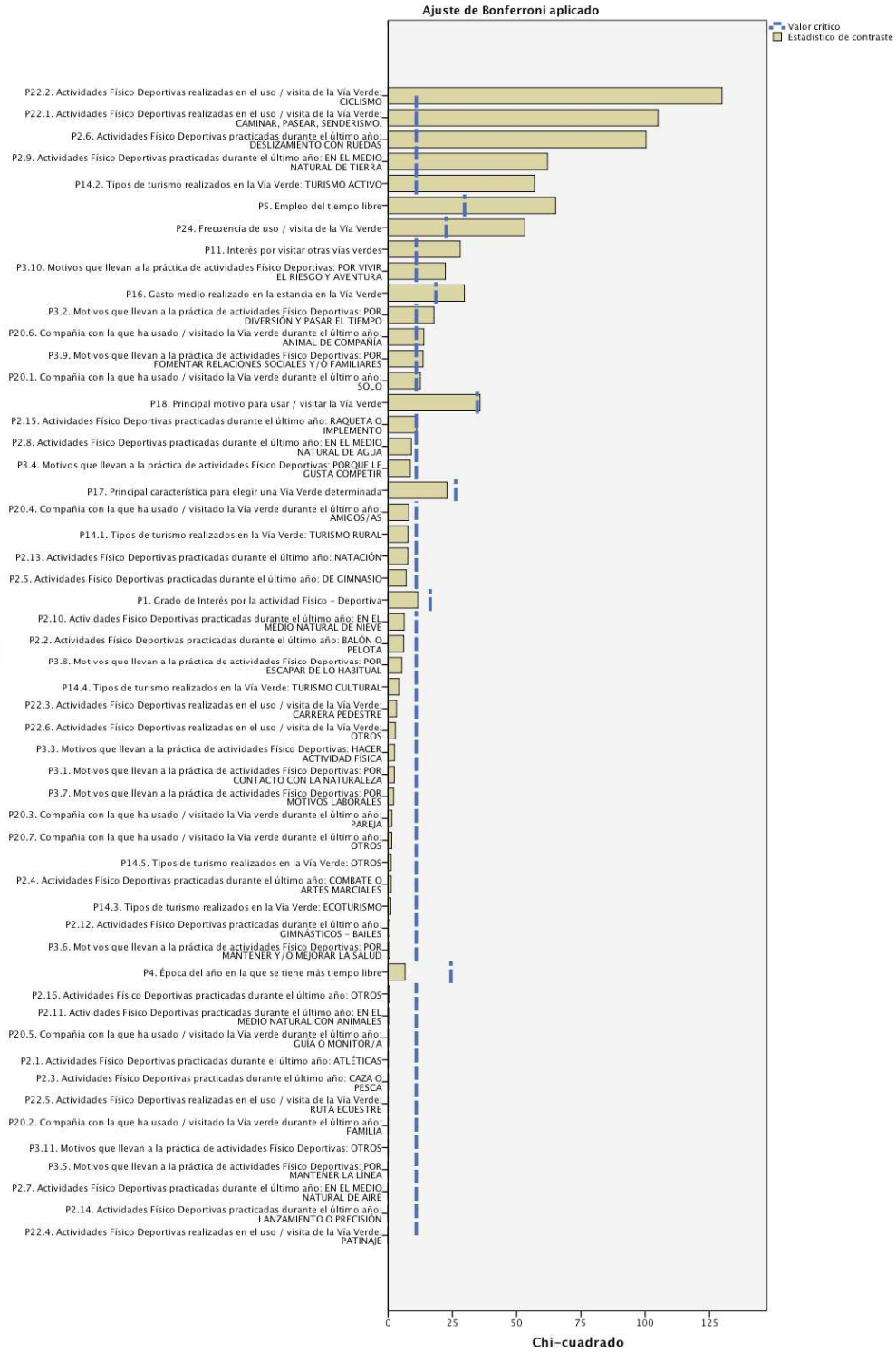


Gráfico VI.151a: Relación de variables significativas para el cluster 1.

Fuente: Elaboración propia.

Número de conglomerados en dos fases = 2

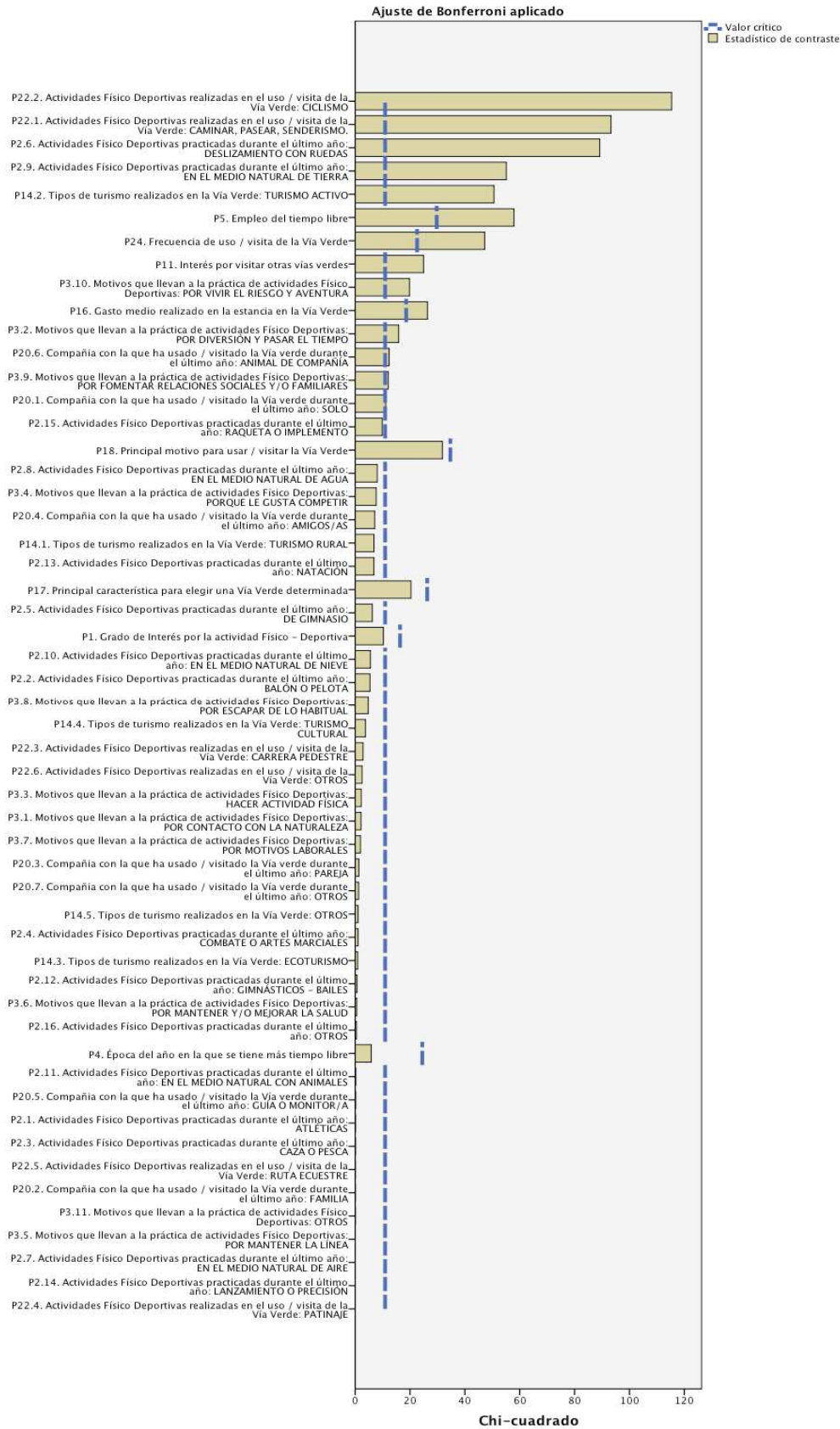


Gráfico VI.151b: Relación de variables significativas para el cluster 2.
Fuente: Elaboración propia.

7. OBJETIVO 7: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO SOBRE LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

7.1. INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS SOBRE LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

7.1.1. INFLUENCIA DEL SEXO SOBRE LOS CONGLOMERADOS.

Del total de “mujeres”, el 57,8% de ellas se hallan en el grupo 1 y un 42,2% en el grupo 2. Del total de “hombres” un 43,9% se encuentra en el cluster 1 y un 56,1% en el cluster 2 (tabla VI.151 y gráfico VI.152). Siendo esta diferencia significativa a un nivel de significación (N.S.) del 5% ($p < 0,05$); $X^2 = 6,145$ y $p\text{-valor} = 0,013$.

Tabla VI.151: Tabla de contingencia del sexo sobre los conglomerados.

			Cluster		Total	X^2
			1	2		
Sexo	Hombre	Frecuencia	156	199	355	$X^2 = 6,145$ gl= 1 $p\text{-valor} = 0,013$
		% dentro de sexo	43,9%	56,1%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	72,6%	82,2%	77,7%	
		% del total	34,1%	43,5%	77,7%	
	Mujer	Frecuencia	59	43	102	
		% dentro de sexo	57,8%	42,2%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	27,4%	17,8%	22,3%	
		% del total	12,9%	9,4%	22,3%	
Total	Frecuencia	215	242	457		
	% dentro de sexo	47,0%	53,0%	100,0%		
	% dentro de número de clusters	100,0%	100,0%	100,0%		
	% del total	47,0%	53,0%	100,0%		

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 47,99.

Fuente: Elaboración propia.

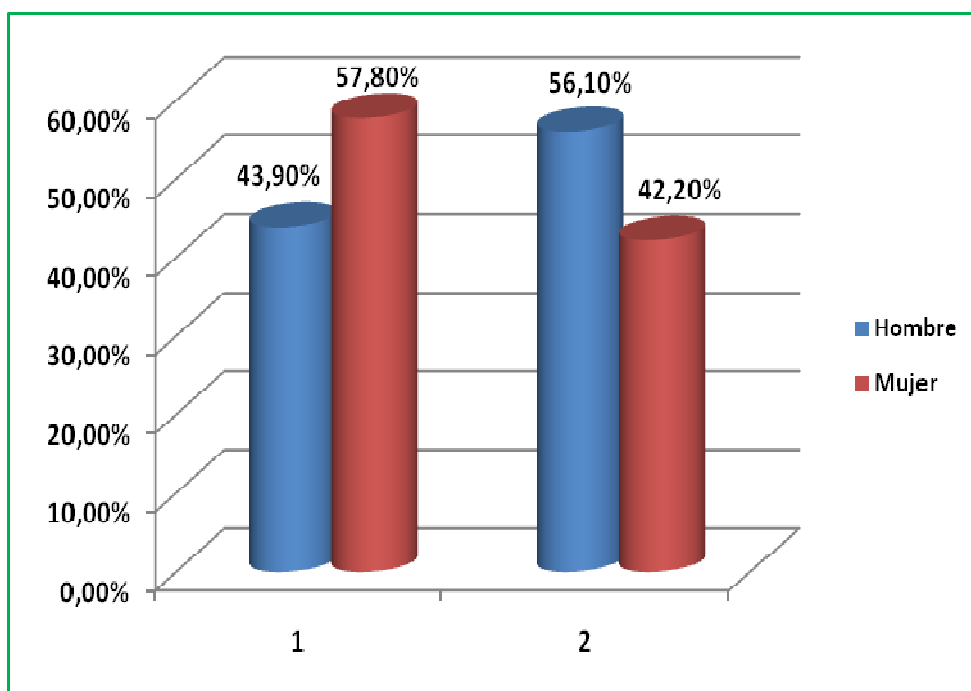


Gráfico VI.152: Sexo sobre los conglomerados.

Fuente: Elaboración propia.

7.1.2. INFLUENCIA DE LA EDAD SOBRE LOS CONGLOMERADOS.

Según se desprende de los datos presentados en la tabla VI.152 y su correspondiente gráfico VI.153, la tendencia es que en el grupo de Viaverdistas Senderistas se encuentre los dos últimos tramos de edad; es decir, “de 51 a 64 años” y “65 años y más” con un 64,7% y 94,4%; respectivamente. Y en el grupo de Viaverdistas Ciclistas se hallan los tres primeros intervalos de edad; es decir, “de 16 a 24 años” con un 66,7%; “de 25 a 35 años” con un 71,3% y “de 36 a 50 años” con un 59%. Siendo esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,353$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.152: Tabla de contingencia edad sobre los conglomerados.

		Cluster			χ^2	
		1	2	Total		
Edad	De 16 a 24 años	Frecuencia	11	22	33	$\chi^2 = 64,911$ $gl = 4$ $p\text{-valor} = 0,000$ Coefficiente de Contingencia
		% dentro de edad	33,3%	66,7%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	5,1%	9,1%	7,2%	
		% del total	2,4%	4,8%	7,2%	
	De 25 a 35 años	Frecuencia	31	77	108	
		% dentro de edad	28,7%	71,3%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	14,4%	31,8%	23,6%	
		% del total	6,8%	16,8%	23,6%	
	De 36 a 50 años	Frecuencia	73	105	178	
		% dentro de edad	41,0%	59,0%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	34,0%	43,4%	38,9%	
		% del total	16,0%	23,0%	38,9%	

	De 51 a 64 años	Frecuencia	66	36	102	C= 0,353 p-valor= 0,000
		% dentro de edad	64,7%	35,3%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	30,7%	14,9%	22,3%	
		% del total	14,4%	7,9%	22,3%	
	De 65 años y más	Frecuencia	34	2	36	
		% dentro de edad	94,4%	5,6%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	15,8%	0,8%	7,9%	
		% del total	7,4%	,4%	7,9%	
Total	Frecuencia	215	242	457		
	% dentro de edad	47,0%	53,0%	100,0%		
	% dentro de número de clusters	100,0%	100,0%	100,0%		
	% del total	47,0%	53,0%	100,0%		

0 casillas (0,0%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 15,53.

Fuente: Elaboración propia.

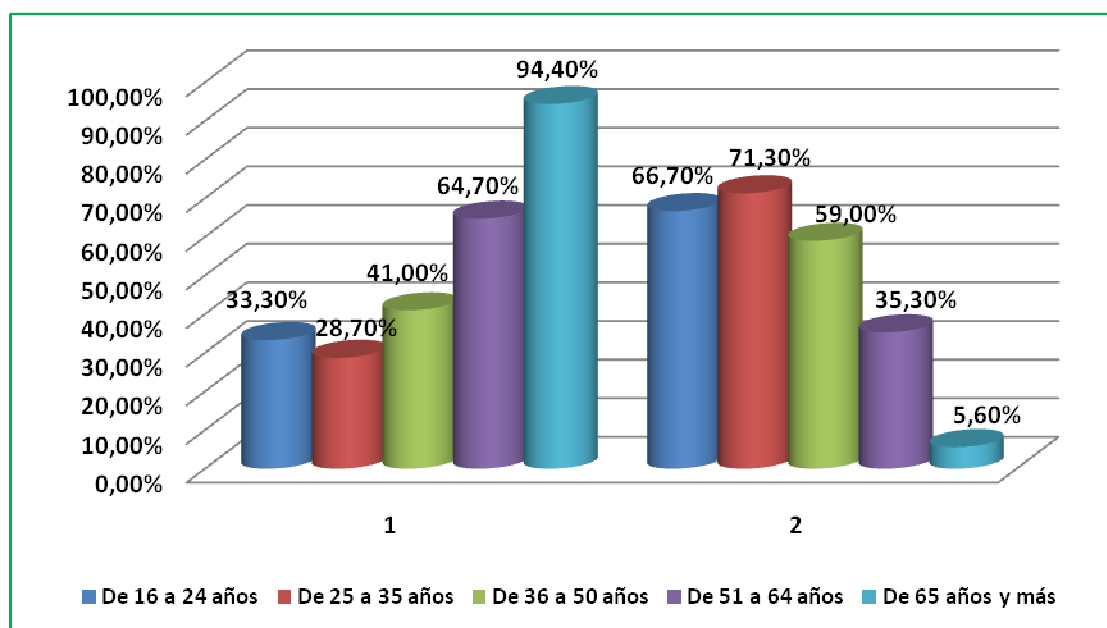


Gráfico VI.153: Edad sobre los conglomerados.

Fuente: Elaboración propia.

7.1.3. INFLUENCIA DEL NIVEL DE ESTUDIOS SOBRE LOS CONGLOMERADOS.

Obsérvese en la tabla VI.153 y gráfico VI.154 que en los Viaverdistas Senderistas presentan mayoritariamente nivel de formación inferior que el grupo 2. En cambio, los Viaverdistas Ciclistas recogen los porcentajes significativamente más altos en niveles de formación superiores. Aquellos que tienen “estudios secundarios” presentan igual porcentaje (50%) en ambos grupos. Siendo esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $C = 0,268$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.153: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre los conglomerados.

			Cluster		Total	X2
			1	2		
Nivel de estudios	Sin Estudios	Frecuencia	29	8	37	X2= 35,479 gl= 6 p-valor= 0,000
		% dentro de nivel de estudios	78,4%	21,6%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	13,5%	3,3%	8,1%	
		% del total	6,3%	1,8%	8,1%	
	Educación Primaria	Frecuencia	77	61	138	
		% dentro de nivel de estudios	55,8%	44,2%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	35,8%	25,2%	30,2%	
		% del total	16,8%	13,3%	30,2%	
	Educación Secundaria	Frecuencia	45	45	90	
		% dentro de nivel de estudios	50,0%	50,0%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	20,9%	18,6%	19,7%	
		% del total	9,8%	9,8%	19,7%	
	Formación Profesional	Frecuencia	24	45	69	Coeficiente de Contingencia
		% dentro de nivel de estudios	34,8%	65,2%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	11,2%	18,6%	15,1%	
		% del total	5,3%	9,8%	15,1%	
	Universitario/a Medio	Frecuencia	22	43	65	C= 0,268 p-valor= 0,000
		% dentro de nivel de estudios	33,8%	66,2%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	10,2%	17,8%	14,2%	
		% del total	4,8%	9,4%	14,2%	
Universitario/a Superior	Frecuencia	18	36	54		
	% dentro de nivel de estudios	33,3%	66,7%	100,0%		
	% dentro de número de clusters	8,4%	14,9%	11,8%		
	% del total	3,9%	7,9%	11,8%		
Universitario postgraduado/a	Frecuencia	0	4	4		
	% dentro de nivel de estudios	,0%	100,0%	100,0%		
	% dentro de número de clusters	,0%	1,7%	,9%		
	% del total	,0%	,9%	,9%		
Total	Frecuencia	215	242	457		
	% dentro de nivel de estudios	47,0%	53,0%	100,0%		
	% dentro de número de clusters	100,0%	100,0%	100,0%		
	% del total	47,0%	53,0%	100,0%		

2 casillas (14,3%) tienen una frecuencia esperada inferior a 5. La frecuencia mínima esperada es 1,88.

Fuente: Elaboración propia.

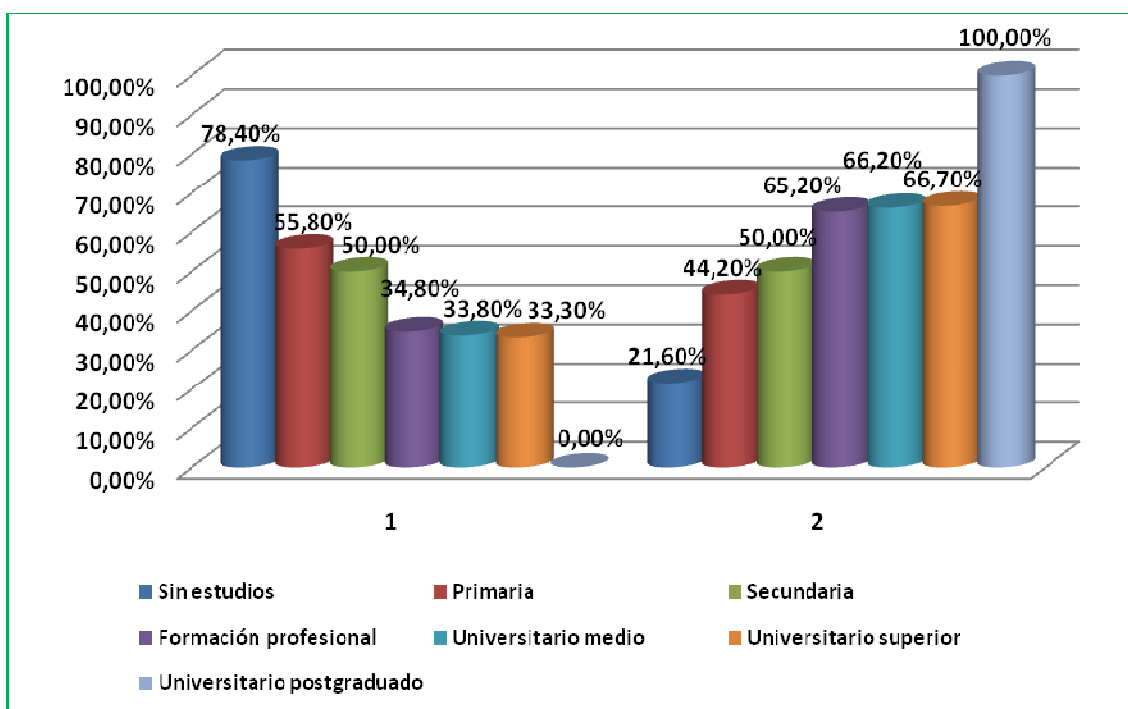


Gráfico VI.154: Nivel de estudios sobre los conglomerados.

Fuente: Elaboración propia.

7.1.4. INFLUENCIA DEL NÚMERO DE ACOMPAÑANTES SOBRE LOS CONGLOMERADOS.

Del total de la población, la clasificación indica que un 60,3% de los que se desplazan “solos” se agrupan en el colectivo de Viaverdista Senderista y el 56,6% de los que se desplazan en “pareja” y el 70,0% de los que se mueven en “grupo” se encuentran en el conglomerado de Viaverdistas Ciclistas, tal como podemos observar en la tabla VI.154 y gráfico VI.155.

O lo que es lo mismo, los Viaverdistas Senderistas tienden a ir en solitario mientras que los Viaverdistas Ciclistas suelen hacerlo acompañados. Presentado esta diferencia altamente significativa a un N.S. del 0,1% ($p < 0,001$); $X^2 = 28,476$ y $p\text{-valor} = 0,000$.

Tabla VI.154: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre los conglomerados.

			Cluster		Total	X2
			1	2		
Número de acompañantes	Solo	Frecuencia	117	77	194	X2= 28,476 gl= 2 p-valor= 0,000
		% dentro de número de acompañantes	60,3%	39,7%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	54,4%	31,8%	42,5%	
		% del total	25,6%	16,8%	42,5%	
	Pareja	Frecuencia	62	81	143	
		% dentro de número de acompañantes	43,4%	56,6%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	28,8%	33,5%	31,3%	
		% del total	13,6%	17,7%	31,3%	
	Grupo	Frecuencia	36	84	120	
		% dentro de número de acompañantes	30,0%	70,0%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	16,7%	34,7%	26,3%	
		% del total	7,9%	18,4%	26,3%	
Total		Frecuencia	215	242	457	
		% dentro de número de acompañantes	47,0%	53,0%	100,0%	
		% dentro de número de clusters	100,0 %	100,0%	100,0%	

Fuente: Elaboración propia.

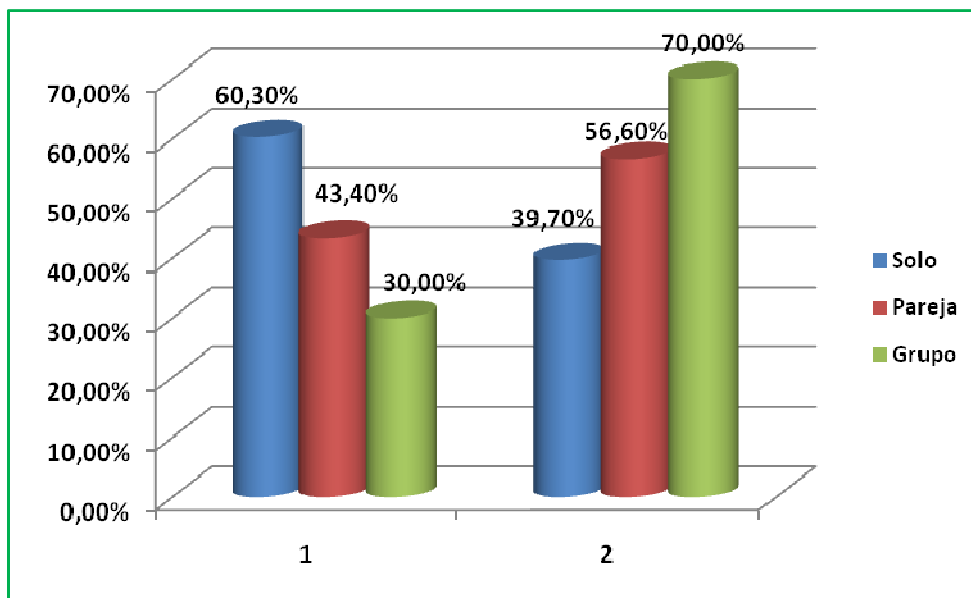


Gráfico VI.155: Número de acompañantes sobre los conglomerados.

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO VII.

DISCUSIÓN.

“...Todo el andén desierto
el silbido traspasa;
gimen los émbolos,
el tren escupe su vapor de agua,
y poco a poco jadeante,
pobre Titán, avanza.”

(Agustín García Calvo. Poema 34. 1942. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

1. OBJETIVO 1: CONOCER EL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1.1. PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

El perfil sociodemográfico es una variable necesaria para ayudar en la gestión de cualquier infraestructura deportiva y/o turística. A continuación presentamos el contraste de los datos hallados en nuestra investigación con los resultados en otros estudios.

En las V.V. andaluzas la presencia del “hombre” asciende al 77,7% y el 22,3% son “mujeres”. Esta es la tónica general para las V.V. nacionales (FFE, 1998 y 2003; Fundación V.V. de la Sierra y otros, 2005 y 2008; ESECA, 2005). Donde sí hay diferencia es en los porcentajes resultantes, encontrándose en nuestra investigación una de las diferencias más alta entre ambos sexos, más de cincuenta puntos porcentuales. Pocos son los casos nacionales en los que la presencia de la “mujer” supera al “hombre” (MMA, 2003; Mundent y Coenders, 2006). El ámbito internacional no difiere mucho de lo encontrado en España, a nivel europeo contamos con el trabajo realizado en Bélgica por RAVeL (Debatty, 2006) y en el Tour de Borgoña francés (Perrusson y Mercat, 2010) donde el “hombre” utiliza más estos recorridos que la “mujer”. En Estados Unidos, en Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994), Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007) y en investigaciones realizadas por Rails-to-Trails Conservancy (RTC) determinaron mayor asistencia del género “masculino” (RTC, 2006, 2008, 2009a y b). Sin embargo, en Armstrong Trail (RTC, 2010) destaca la presencia “femenina”. Si los datos Andaluces los comparamos con el último Balance del Año Turístico en Andalucía 2009 (CTCD, 2010), podemos ver que existen diferencias entre ambos estudios respecto al sexo con mayor presencia; en las V.V. andaluzas son mayoría los “hombres” y entre los turistas que vienen a Andalucía y los excursionistas andaluces con destino a esta comunidad, la mayoría la ostenta las “mujeres” (52% y 50,3%, respectivamente).

Las edades que más presencia tienen en las V.V. en Andalucía son las franjas centrales; entre éstas destaca el tramo de edad “de 36 a 50 años” con un 38,9%. Los resultados obtenidos en los diversos trabajos consultados nos dan datos muy

dispares. Los tramos de edad mayormente encontrados se encajarían en la edad adulta, madurez y vejez. Los sondeos que han presentado datos similares a los hallados en nuestro análisis son los de la FFE (1998 y 2003); en la V.V. de la Sierra y V.V. del Litoral (MMA, 2003) y V.V. Plazaola (Aierdi, 2007). A nivel internacional, los trabajos que obtienen franjas de edades semejantes al nuestro son los desarrollados por RAVeL (Debatty, 2006). Entre los resultados diferentes tenemos los trabajos realizados en la V.V. de la Sierra (2005 y 2008) que obtienen franjas más jóvenes; V.V. del Aceite (ESECA, 2005) y V.V. de Camas (MMA, 2003) donde el tramo supera los 50 años y en las V.V. de Girona (Mudent y Coenders, 2006) y V.V. del Tajuña (FFE, 2003) los usuarios presentan edades que superan la edad de 60 años.

De manera generalizada, Hernández, Aizpurúa y Aycart (2011), afirman que los cicloturistas europeos presentan edades comprendidas entre 40 a 55 años. En Francia, en el trabajo realizado por el CNRTER en 1997 afirma que la mayoría de los practicantes de bicicleta de montaña están “entre los 15-34 años” (Luque, 2006^a); en cambio, en el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010), la edad de los visitantes mayoritariamente es “de 50 a 59 años” con un 27%. En la Notrh Sea Cycle Route, que forma parte de la National Cycle Network de Reino Unido, Lumsdon (2006) nos dice que la franja de edad mayoritaria es “de 40 a 49 años”. En Estados Unidos, el rango de edad “entre 36 y 45 años” se ha encontrado en Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994), “entre 46 a 55 años” destaca en Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007), Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006) y Ghost Town Trail (RTC, 2009); en Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008), Schuylkill River Trail (RTC, 2009b) y Armstrong Trail (RTC, 2010) el intervalo de edad mayoritario es “entre 46 a 55 años”. Las edades obtenidas en nuestro estudio son similares a las del BATA 2009 (CTCD, 2010), dado que los turistas y los excursionistas andaluces con destino a esta región la mayoría están “entre 30-44años” (34% y 26,1%, respectivamente).

En las V.V. de Andalucía se ha demostrado que el origen mayoritario de la población son usuarios “locales” (63,89%). Asumimos por lo tanto, que la población encontrada en la V.V. son todos deportistas (dado que realizan actividad física y deportiva), a los locales los hemos denominado como “*Deportistas*”, y a los visitantes los consideramos “*Deportistas-Turísticos*”. Atendiendo a los términos municipales, observamos que las V.V. andaluzas con mayor variedad de usuarios-visitantes son las V.V. de la Sierra, V.V. de la Sierra Norte de Sevilla y la V.V. de la Subbética; por ende, son éstas las de mayor uso turístico y el resto de viales tienen una mayor utilización por usuarios locales.

La FFE (1998) realizó un estudio en ocho vías verdes nacionales -tres andaluzas- donde arrojó el resultado de que el 80,25% era residente del entorno de la V.V. El estudio realizado por el MMA (2003) en diecisiete caminos naturales -tres andaluces- revela que el 81,83% de los usuarios de los caminos naturales estudiados residen en la misma provincia donde se ubica el camino. El trabajo realizado en la Vía Verde del Aceite (2005) desprende que el 100% de los encuestados son de la provincia de Jaén. En las encuestas realizadas en la Vía Verde de la Sierra (2005 y 2008) se desprende que la procedencia de los usuarios de las provincias de Cádiz y Sevilla es del 55,4% y 59,01%, respectivamente. Los resultados presentados por el MITC (2008d), indican que en las vías verdes españolas el 60% de los usuarios son locales y el 40% son visitantes, similares datos a los hallados en nuestra investigación.

Respecto a la población, destaca los “españoles” con un 99,3% de casos frente al 0,7% para los residentes en el “extranjero”. Al reagrupar las provincias por regiones, observamos que Andalucía representa el 97,6% de los usuarios-visitantes, seguidos del resto de España (1,8%) y extranjero (0,7%). La provincia andaluza con mayor presencia entre las infraestructuras no motorizadas estudiadas es la de “Córdoba”, es preciso recordar que en Córdoba existen tres vías verdes, contando con la V.V. de la Subbética que es la que más usuarios por año tiene de Andalucía; respecto al resto de España tenemos la provincia de “Madrid”. Según los datos que se desprende del BATA 2009 (CTCD, 2010), de los turistas que eligen Andalucía como destino turístico el 63,4% son españoles (andaluces un 34% y resto de comunidades está en 29,4%), y el 36,9% son turistas extranjeros y respecto a los excursionistas, decir que el 93,2% de los andaluces realizan excursiones.

Igual tendencia encontramos en otros estudios nacionales e internacionales, donde la presencia de foráneos apenas tiene importancia: el trabajo del MMA (2003) revela un 0,66% de “foráneos”; en la V.V. de la Sierra en 2005 se alcanzó un 4,2% y en 2008 se llegó a un 4,65% de “extranjeros”; en las V.V. de Girona (Mudent y Coenders, 2006) se advierten cerca del 2,5% de “extranjeros”, de los cuales más de la mitad son sudamericanos, lo que sugiere que se trata de inmigrantes residentes, según aclara el propio estudio, y en la V.V. del Plazaola, Aierdi (2007), nos dice que el visitante es eminentemente “nacional” aunque la proporción de “extranjeros” tiende a crecer. En el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010) el 40% de los turistas son “extranjeros”, frente al 60% de los “nacionales”. Y en Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006) el 99,7% son residentes en Estados Unidos mientras que el 0,3% son “extranjeros”. No obstante, lo común es la no presencia de extranjeros: V.V. del Tajuña (FFE, 2003) y V.V. del Aceite (ESECA, 2005) en España; fuera de nuestras fronteras tenemos

Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994), Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007), Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008), Ghost Town Trail (RTC, 2009a), Schuylkill River Trail (RTC, 2009b) y Armstrong Trail (RTC, 2010) donde todos los encuestados eran de Estados Unidos y en el trabajo realizado en Canadá (VQA, 2006) el 100% de los casos fueron de aquel país.

En la región andaluza, el estado civil más usual es “casado/a-conviviendo” con un 68,3% y, en segundo lugar “soltero/a” con 27,8%. La situación sociolaboral más común es de “activo/a ocupado/a” (59,5%), seguido de “activo/a desempleado/a” (14,0%) y en tercer lugar se encuentran el “prejubilado/jubilado/pensionista” (13,3%). El perfil sociolaboral de los usuarios de V.V. a nivel nacional e internacional es principalmente de “trabajadores” (Fundación V.V. de la Sierra y otros, 2005 y 2008; FFE, 2003; Perrusson y Mercat, 2010), aunque el estado de “jubilado-pensionista” se encuentra en alza en la V.V. del Tajuña y Tour de Borgoña. También en el BATA 2009 (CTCD, 2010) destacan los “ocupados” entre los turistas (63,5%) y excursionistas (41%). En cuanto al nivel de estudios, en Andalucía la mayor representación es el de “educación primaria” (30,2%). Es revelador que los “estudios universitarios” (medio, superior y postgraduado) suman un total de un 26,9% de los casos; por tanto, inferior a la educación primaria. Al contrario, encontramos en el trabajo del CNRTER de 1997 donde los ciclistas de bicicleta de montaña tienen estudios de “nivel elevado” (Luque, 2006a) y en el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010) el estatus más importante lo tienen los “estudios universitarios” con un 27%, y entre los usuarios de la bicicleta en Québec (VQA, 2006) el nivel mayoritario lo tienen los “estudios secundarios” con un 38%; sin embargo, entre los cicloturistas (deportivos o de vacaciones) en torno al 75% tienen algún curso universitario o han finalizado dichos estudios.

Las V.V. buscan el acceso universal; sin embargo, en la población andaluza el colectivo de “discapacitados” es representado por un 3,5%; en el trabajo sobre la V.V. del Tajuña (FFE, 2003), en el modo de uso entre los visitantes aparece la “movilidad reducida” con un 2%. Destacando en nuestro trabajo la distinción entre discapacidades (física, orgánica, psíquica, sensorial y mixta) mientras el trabajo elaborado por la FFE (2003) tan sólo considera a los discapacitados físicos con movilidad reducida; por tanto, perdiendo información sobre otras discapacidades.

La diferencia entre el “caminar” (47%) y “montar en bicicleta” (45,3%) en las V.V. de Andalucía es menos de dos puntos porcentuales, no existiendo una hegemonía clara de un uso frente al otro, no llegando el resto de usos-visitas al 8,5%.

Al contrario que en Andalucía, la forma de uso de las V.V. nacionales estudiadas por distintos trabajos destaca sobremanera el uso de la “bicicleta” (FFE, 1998 y 2003; MMA, 2003; Fundación de la V.V. de la Sierra y otros, 2005 y 2008). Pocos son los sondeos donde al igual que en Andalucía se hallan resultados mayoritarios en los desplazamientos “andando” (FFE, 2003; ESECA, 2005; Mundet y Coenders, 2006). Así pues, el uso normalizado y mayoritario en las vías verdes de España sería la marcha y montar en bicicleta, quedando en puestos menos destacados otros usos como el patinaje, la carrera, montar a caballo o desplazamientos de movilidad reducida. Como afirman Luque (2006a) y CIS (2010), las prácticas de bicicleta y caminar son actividades en alza.

En el mapa internacional, la balanza se inclina claramente hacia el “ciclismo”, con porcentajes que se mueven entre el 45% y 75% aproximadamente. Así lo demuestran estudios europeos realizados en la red RAVeL de Bélgica (Debatty, 2006) o en Francia, en la Voie Verte Côte chalonnanise a Cluny (AEVV, 2000), en el Tour de Borgoña en Francia (Perrusson y Mercat, 2010) y los trabajos estadounidenses como los realizados en Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994), Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007) y los realizados por la RTC en distintas rail-trails (2006, 2008, 2009a y b). En cambio, los estudios que han encontrado más “caminantes” sobre otras formas de desplazamiento ha sido en Irlanda, en un trabajo publicado por Great Southern Trail Action Group (1994) y en Estados Unidos en Northern Central Rail Trail (1994) y en Armstrong Trail (RTC, 2010).

La población según la compañía quedaba con la siguiente distribución: “solo” en un 42,5%, en “pareja” en un 31,3% y en “grupo” (entendido éste con tres o más acompañantes) en un 26,3% de los casos. En la comparación de datos, vemos que lo normal en las V.V. analizadas por estudios nacionales e internacionales son desplazamientos en compañía. El 34,59% visitan las V.V. en “pareja/familia” según el sondeo de la FFE (1998). En cambio, en el trabajo del MMA (2003) la agrupación de usuarios-visitantes típica es “grupos” con un 48% del total, seguidos del 27% para “dos personas”. En la V.V. del Tajuña (FFE, 2003), entre los residentes, los resultados informan que la movilidad de carácter “individual” representa el 58%; para los visitantes, lo normal es el desplazamiento en “grupo” con un 62% y en “pareja” con un 27%. En la V.V. del Plazaola la tipología principal es el “grupo” (Aierdi, 2007). En Girona (Mató, 2010), lo frecuente es ir “solo” con un 43,8% y después, ir en “pareja” con un 41%.

Respecto a otros países lo corriente es realizar los desplazamientos por las V.V. acompañados. Hernández, Aizpurúa y Aycart (2011), señalan que el cicloturista europeo realiza sus viajes en pareja o en grupos familiares pequeños. En las vías estudiadas por RAVeL (Debatty, 2006) se advierte que más de la mitad la usaban en "solitario". El trabajo desarrollado en Irlanda (Great Southern Trail Action Group, 1994) indica que la mayoría de los usuarios (51%) prefieren el ejercicio en la V.V. con los "demás". Los resultados en la Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007) dicen que el 40,3% utilizan la V.V. con "más de 3 personas" y el 38,9% lo hacen "*one other person*" (pareja). En Quebec los cicloturistas y los turistas que utilizan la bicicleta en vacaciones se desplaza en "compañía" (VQA, 2006). En un estudio realizado sobre los ciclistas de montaña en el Parque Natural Regional del Pilat (Francia) en 1991, Guerin (1993) señala, que el 71,5% practican esta actividad en "grupo"; según comenta Luque (2006a).

1.2. HÁBITOS DEPORTIVOS Y TIEMPO LIBRE DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Respecto a los hábitos deportivos y tiempo libre de los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas podemos adelantar que son muy similares a los hallados a otros trabajos relacionados con el deporte, tal y como presentaron Luque y Rebollo (2011).

El interés deportivo de los usuarios de las V.V. andaluzas está al mismo nivel que encuentra García Ferrando (2006b) en su estudio sobre hábitos deportivos de los españoles. Las actividades deportivas más practicadas entre los españoles son el ciclismo, la carrera y el montañismo/senderismo/excursionismo (CIS, 2010 y García Ferrando, 2006b) y entre los andaluces también están estas actividades y en igual orden (ODA, 2009); entre los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas, de igual modo estas tres prácticas deportivas ocupan los primeros puestos. Entre las actividades deportivas en la naturaleza, en nuestro estudio las "prácticas de tierra" son las que mayor número de practicantes presenta, al igual que en el trabajo sobre hábitos deportivos de los españoles (García Ferrando, 2006b).

La motivación para practicar deporte por los encuestados en las V.V. es "por mantener y/o mejorar la salud" (96,7%) muy de cerca está el indicador "por hacer actividad física" (96,1%), en los españoles (García Ferrando, 2006b) es "*por hacer ejercicio físico*" (60%) y en Andalucía (ODA, 2009) la principal razón también es "*por hacer ejercicio físico*" (47,59%), cayendo la salud a un cuarto puesto en ambos

estudios. Datos que están en sintonía con la última encuesta sobre el uso de la bicicleta en España (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010) que afirma que el 80,2% de los españoles sale en bicicleta con alguna frecuencia “*para hacer deporte*” y de éstos el 36% la utiliza semanalmente.

Los estudios sobre senderismo señalan que el interés deportivo de los senderistas es importante. Los senderistas estudiados en Huesca señalan que el 42,2% realizan “más de 24 salidas anuales”, lo que presenta un alto nivel de actividad física (PRAMES, 2003). Entre los senderistas granadinos, el número de días que practican deporte es de “una vez por semana” (26%), según indica Moya (2004) y, entre los senderistas malagueños, el 28,21% practica actividad física tres veces por semana y el 22,12% lo hace dos veces por semana (Merino, 2011). Palomares (2003), en su trabajo en el parque periurbano “Dehesa del Generalife” granadino, encontró que los hábitos deportivos de la población estudiada era de “dos a tres veces por semana”.

Los resultados obtenidos en el empleo del tiempo libre por los deportistas-turistas de las V.V. estudiadas confirman los resultados de los hábitos deportivos de la población española (García Ferrando, 2006b) y andaluza (ODA, 2009). En ambos estudios, el tiempo libre se ocupa en primer lugar en “*estar con la familia*” (españoles representa un 85% y andaluces un 56,16%), dejando el “*deporte*” en general algo más atrás, aunque por encima de éste se encuentra “*andar/pasear*”. Dado que la práctica deportiva se realiza en el tiempo libre de la población, podemos fijarnos en los estudios de hábitos deportivos de españoles (García Ferrando, 2006b) y andaluces (ODA, 2009) que a la pregunta de en qué época práctica más deporte, se afirma que “en todas por igual”, 51% y 53,37% respectivamente. Los *viaverdistas* en Andalucía y los *raiders* españoles (Baena, 2008) coinciden mayoritariamente en que para ellos el tiempo libre lo disponen en “todas las épocas por igual”.

1.3. INTERESES Y MOTIVACIONES DE LOS USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Los resultados obtenidos por nuestra investigación sobre los intereses y motivaciones de los deportistas-turistas de las V.V. andaluzas y los presentados en otros informes, arrojan puntos de encuentro y puntos dispares; los cuales exponemos a continuación.

En el trabajo realizado por ESECA (2005) se informa que los usuarios-visitantes de la V.V. del Aceite “no muestran elevado interés” por conocer otras V.V. ya que tan sólo el 10,7% afirman conocer la existencia de otras V.V. En cambio, el interés por visitar otras V.V. en Andalucía “es muy elevado”, lo que debería trasladarse en un alto número de desplazamientos para visitar estas infraestructuras. Pero, la realidad es que la característica principal elegida por los usuarios-visitantes de Andalucía es la “cercanía a mi domicilio” (44,2%) lo que nos sugiere que en las V.V. andaluzas hay más usuarios locales que turistas, en perfecta sintonía con lo hallado en el BATA 2009 (CTCD, 2010). En los encuestados en Great Southern Trail (Great Southern Trail Action Group, 1994) las principales características son el “aire limpio” y la “tranquilidad” y entre aquellos que en Quebec utilizan la bicicleta como medio para realizar turismo (deportista-turista o turista-deportista); preparan sus viajes preferentemente por la “belleza del paisaje” (8,2 ptos. sobre 10) y la “calidad de la ruta” (8,0 ptos. sobre 10), según VQA (2006). Entre las principales razones para elegir Andalucía como destino vacacional por los turistas, está en primer lugar el “clima” (46,1%), en segundo está “visitar monumentos” (22,4%) y en séptimo lugar “turismo de naturaleza y rural” (3,2%) y, entre los excursionistas, en sexto lugar se encuentra “eventos o actividades de carácter deportivo” (3,9%); según el BATA 2009 (CTCD, 2010), estos son motivos que pueden ofrecer las V.V. andaluzas y que se debe saber explotar por parte de las entidades gestoras.

En consonancia con los resultados obtenidos en Andalucía, respecto a los motivos para usar la V.V., “deporte” y “salud” son las primeras razones encontradas en los trabajos sobre la V.V. del Tajuña (FFE, 2003), V.V. del Aceite (ESECA, 2005) y V.V. de Girona (Mundet y Coenders, 2006). Entre los practicantes de actividades deportivas en la naturaleza, según García Ferrando (2006b), los principales motivos elegidos por la población española están con un 59% “por hacer ejercicio físico” y con un 56% “por diversión y pasar el tiempo”, lo que está en relación directa con lo encontrado por nuestra investigación.

En Estados Unidos el ítem “*health and exercise*” es el más señalado en las investigaciones desarrolladas en Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006), Heritage Rail Trail County Park (York County Department of Parks and Recreation, 2007), Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008), Ghost Rail Trail (RTC, 2009a), Schuylkill River Trail (RTC, 2009b) y Armstrong Trail (RTC, 2010), coincidiendo con las mismas razones que se encontraron entre las motivaciones para hacer actividad física. Por el contrario, tenemos que en la V.V. del Plazaola (Aierdi, 2007), las razones principales de los usuarios-visitantes son “naturaleza” y “tranquilidad”; Debatty (2006) nos dice que el

85% de los usuarios de las rutas de RAVeL las utilizan por “recreación”, donde incluye: recreación, ejercicio, naturaleza y descubrimiento; en Kirkless Greenway Network (Reino Unido) el 80% utilizan esta red de V.V. por “ocio” (Bolt y Evans, 2007) y en la Great Southern Trail (Irlanda), el 69% de los encuestados dijeron que consideraron el uso de la *greenways* como una actividad de “vacaciones” (Great Southern Trail Action Group, 1994). En Québec, el 84% de los desplazamientos en bicicleta se hacen por ocio; entre los motivos que impulsan a utilizar la bicicleta de esta manera son la “diversión” (90%), “actividad física” (89%) y “practicar una actividad familiar” (81%), según datos del estudio de VQA (2006). Entre las motivaciones principales de los practicantes de bicicleta de montaña no-deportivos franceses están “*búsqueda del bienestar y de una relación armoniosa con el medio ambiente*”, según el estudio del Centre National de Ressources du Tourism en Espace Rural en 1997 (Luque, 2006a, p.14).

Sorprende los esfuerzos de la FFE por pregonar y promocionar las vías verdes como recurso y/o producto turístico, según qué caso, y la poca incidencia de los ítems turísticos (turismo, peregrinación, completar el pasaporte de la vías verdes) entre los *viaverdistas* andaluces. La “peregrinación” fue señalada en un 0,2% a pesar de encontrarse las V.V. andaluzas entre las rutas de peregrinación¹⁵⁹ y, “completar el pasaporte de vías verdes” no fue señalado en ningún caso, lo que demuestra que este producto es aún poco conocido; entre otros factores, por ser nada publicitado en las propias V.V. de Andalucía donde se puede sellar el mismo¹⁶⁰. Estos resultados nos ponen en el camino que las V.V. son consideradas por los usuarios-visitantes más como infraestructuras deportivas y menos como espacios turísticos, a pesar del potencial turístico de las V.V. en Andalucía. No en vano, el senderismo es considerado por los senderistas malagueños como un deporte y no como turismo, según Merino (2011).

¹⁵⁹ V.V. de la Campiña I: Romería San Isidro Labrador (15 de mayo). Tramo: Guadalcazar-Parque de El Hecho; V.V. de la Subbética: Camino Mozárabe de Santiago. Tramo: Lucena-Doña Mencía; V.V. de los Molinos de Agua: Camino Sur a Santiago. Tramo: Trigueros-Valverde del Camino; V.V. del Aceite: Camino Mozárabe de Santiago. Tramo: Martos-Alcaudete y V.V. de Camas: Camino de Santiago “Vía de la Plata”. Tramo: Sevilla-Camas.

¹⁶⁰ Participan en este proyecto las siguientes: V.V. del Hierro, V.V. de la Sierra, V.V. del Aceite, V.V. de la Subbética y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla. Solo se observó carteles informando de la entrega y sellado del mencionado documento en la sede de la Fundación de la Vía Verde de la Sierra (Puerto Serrano) y Centro de Interpretación de las Tradiciones y Costumbres Populares de Lucena (Estación de Lucena- V.V. de la Subbética).

2. OBJETIVO 2: IDENTIFICAR EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2.1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

A continuación, se discuten los hallazgos encontrados respecto a las características técnicas de uso-visita a las infraestructuras no motorizadas estudiadas.

La visita a otras V.V. se presenta como un aspecto que hay que mejorar; en Andalucía el desplazamiento a otras V.V. tan sólo ocurrió en el 36,10% de la muestra. Entre los usuarios-visitantes de la V.V. del Aceite (ESECA, 2005) sólo el 4,5% ha visitado otras y, en las V.V. de Girona cerca del 23% no conoce la existencia de otras V.V. de la provincia, y prácticamente el 36%, conoce la existencia de otras V.V. de la provincia pero no las ha recorrido (Mundet y Coenders, 2006). Entre los hallazgos encontrados en nuestro estudio sorprende observar que la V.V. que ha sido más visitada por parte de los encuestados fue la V.V. del Aceite, en segundo lugar la V.V. de la Sierra y en tercer lugar la V.V. Guadajoz-Subbética, no correspondiéndose este orden con el número de usuarios-visitantes por año ni con la antigüedad de las mismas en Andalucía. La explicación del primer y tercer puesto, lo damos por ser infraestructuras unidas a la V.V. de la Subbética (la cuál presenta 110.000 usuarios/año). En Bélgica los usuarios-visitantes afirman en un 60% que nunca han asistido a ninguna RAVeL distinta a la que fueron entrevistados, lo que refuerza que son mayoritariamente usuarios “locales” (Debatty, 2006). El trabajo sobre Northern Central Rail Trail (Maryland Greenways Commission, 1994) advierte que el 57,27% de la muestra sí conoce otras rail-trails de Maryland.

Los trabajos revisados, al igual que el nuestro, concluyen que la sociedad organiza sus visitas de manera “autogestionada”, no requiriendo otros medios (colectivos, administración, otras personas, empresas,...) para planificar su asistencia. El trabajo realizado por la FFE (1998) encuentra un 2,84% de usuarios-visitantes que realiza sus visitas a través de “grupos organizados”; esta misma entidad en la V.V. del Tajuña (FFE, 2003) para los residentes y visitantes el “viaje organizado” representa el 0% y para el estudio sobre el producto cicloturismo en V.V. ostenta un 3% (MITC, 2008). En nuestra investigación se alcanzaron cotas del 14% (sumando todas las posibilidades de grupo organizado). Estos resultados contrastan con ser un recurso utilizado principalmente por usuarios locales y no por visitantes, necesitando los

primeros menos requerimientos de organización. En Francia, en el Tour de Borgoña también los cicloturistas se autogestionan su viaje, a través de “internet”, “mapas” y “oficinas de turismo”; tan sólo el 7% acude a una “agencia de viajes”, según Perrusson y Mercat (2010). De igual modo los turistas (más de un 80%) y excursionistas andaluces (97,8%) se organizan ellos mismos sus viajes para viajar por Andalucía (CTCD, 2009).

En cuanto a con quién se realiza la asistencia a las V.V., lo común es en compañía (familia o amistades). En nuestro trabajo los compañeros más frecuentes son las “amistades” (62,4%); en el sondeo de la FFE (1998) lo habitual es ir con la “pareja/familia” (34,59%); en la V.V. del Tajuña (FFE, 2003) los residentes prefieren ir “solos” (54%) y los visitantes con “amigos” (62%); en la V.V. del Plazaola la tipología principal es la de “familia” y “amistades” (Aierdi, 2007); los cicloturistas, según MITC (2008d) prefieren la compañía de los “amigos” (41%). Según el Great Southern Trail, el 51% prefiere realizar ejercicio con los demás (Great Southern Trail Action Group, 1994). El estudio sobre el estado de la bicicleta realizado por VQA (2006) determinó que los *cicloturistas-deportivos* se desplazan en compañía de sus “compañeros” (37%) y “amigos” (23%); en cambio, los *cicloturistas-de vacaciones* lo hacen con la “familia” (28%). Es preciso reseñar la poca incidencia encontrada en la compañía de “guías y/o monitores” para usar-visitar las V.V. en Andalucía; a este resultado también llegó un estudio realizado por la Consejería de Medio Ambiente (2007) en el Parque Natural de la Sierra Norte de Sevilla, donde la práctica de “senderismo con guía” llegó al 2% y por el contrario, el “senderismo sin guía” alcanzó un 74%.

La tendencia al diseñar los recorridos en las V.V. es hacerlo en “ida y vuelta”, en Andalucía el 93,4% de los casos y en la V.V. del Aceite (ESECA, 2005) el 95,19%. De igual modo, los resultados obtenidos por distintos estudios respecto a la duración de estancia en las V.V. hacen pensar en esta opción, dado que lo más frecuente es realizar recorridos que ocupen <1 hora (FFE, 1998; MMA, 2003; Mundet y Coenders, 2006). No pudiendo concretar esta situación a tenor de los resultados obtenidos en las investigaciones extranjeras. En RAVeL el recorrido es de ± 10 kms y/o 2 horas de máximo (Debatty, 2006), Guerin (1993, citado por Luque, 2006a) afirma, que los recorridos de bicicleta de montaña en el Parque Natural Regional de Pilat más demandados son, los “trayectos cortos de 10-25 km, de media a una jornada”, Perrusson y Mercat (2010) observaron que en el Tour de Borgoña la duración y diseño de recorrido es diferente para los turistas extranjeros, turistas franceses y excursionistas, realizando un mayor recorrido en kilómetros (30 a 70 km.) los cicloturistas itinerantes que son extranjeros y, Lumsdon (2006), nos dice que el 75%

de los usos de la Notrh Sea Cycle Route duran de menos de 1 día a 1 día. En Estados Unidos el recorrido es de lo más variopinto, según que rail-trail la duración varía de 30 minutos a más de 2 horas (Maryland Greenways Commission, 1994; York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2006, 2008, 2009a y b, 2010).

El uso-visita “diariamente” o “varias veces en semana” son las opciones de frecuencia más comunes en las V.V. analizadas por las diversas investigaciones consultadas (FFE, 2003; MMA, 2003; ESECA, 2005; Mundet y Coenders, 2006). Por el contrario, la respuesta “es la primera vez” obtiene valores bajos (FFE, 2003; MMA, 2003; ESECA, 2005; Mundet y Coenders, 2006) estos datos coinciden con nuestro estudio, lo que nos vuelve a señalar que se trata de una infraestructura muy bien acogida por la comunidad local y que los visitantes quedan a un segundo plano; con excepción de la V.V. de la Sierra que en sendos estudios realizados por su órgano gestor (2005 y 2008) se encuentra que más de la mitad (51,3% y 53,21%) son turistas que visitan esta V.V. “por primera vez”; probablemente gracias a su nivel de equipamientos y servicios complementarios y a una excelente labor de comunicación y difusión. Los trabajos desarrollados en Estados Unidos confirman que entre el 40% al 50% de los usuarios-visitantes se acercan a las V.V. “varias veces en semana” y, los valores de la “primera vez” obtienen resultados muy bajos excepto en la Hirtage Rail Trail que alcanza el 11,4% (Maryland Greenways Commission, 1994; York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2008, 2009a y b, 2010). Los estudios que difieren de los anteriores los tenemos en Bélgica, donde más de dos tercios de los encuestados asisten a RAVeL al menos “una vez por semana” (Debatty, 2006) y en el Tour de Borgoña donde se ha encontrado diferencias en la frecuencia de salidas a las distintas vías en función de las cercanías a la población, densidad de población, tipo de firme y según sean residentes o turistas. Los residentes realizan entre 10 a 50 salidas por año/habitante y los turistas realizan entre 10, 30 y 100 salidas por año/turista (Perrusson y Mercat, 2010).

Generalmente los “finde semana” son los días que más afluencia tienen las V.V. (FFE, 2003; MMA, 2003; Mundet y Coenders, 2006). Igualmente en las vías de RAVeL (Debatty, 2006) se encontró que el uso mayoritario era los “finde semana”, especialmente los domingos; dado que los días laborables se contabilizaron \pm 25 personas/hora, en sábado \pm 40 personas/hora y el domingo 90 personas/hora. No obstante, en Andalucía se observa que la mayor asistencia la presenta “cualquier día” (43,6%), aunque muy cerca están los “finde semana” (42,8%). Igual ocurre en

Girona (Mundet y Coenders, 2006) donde los “días laborables” son los que presentan un uso más frecuente, “diariamente” representa el 56,6% y “dos veces por semana” es del 15,3%. Los trabajos americanos, al igual que en nuestro trabajo, han encontrado que el uso-visita se hace “indistintamente en laborables y fines de semana” (superando el 50% de los casos), y entre *weekdays* y *weekends*, la preferencia está en los segundos (York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2006, 2008, 2009a y b, 2010) salvo en Northern Central Rail Trail donde el 56,37% asiste en días laborables (Maryland Greenways Commission, 1994). Todos estos datos implican desestacionalización de estas infraestructuras deportivas-turísticas y un uso habitual por parte de usuarios, concentrándose los fines de semana para los turistas-excursionistas.

Las horas de la “mañana” son las de mayor utilización de las V.V., así ha quedado demostrado en nuestro estudio y en el trabajo de la FFE (2003) para la V.V. del Tajuña, seguido después por la “tarde”. La estancia de “todo el día” a razón de los distintos sondeos realizados, es poco frecuente: en Andalucía hemos encontrado un 6,8%; entre los visitantes de la V.V. del Tajuña representa el 4% (FFE, 2003); en los caminos realizados por el Ministerio asciende al 4,5% (MMA, 2003), aunque una excepción puede ser la V.V. de la Sierra que presenta valores de 27,47%; las V.V. de Girona tienen un 0,5% (Mundet y Coenders, 2006) y en el estudio de los cicloturistas en las V.V. tenemos un 28,3% -que no es el valor más alto encontrado- (MITC, 2008d). La razón de estos datos puede deberse a ser infraestructuras utilizadas más por residentes de la zona, o por ser viales con falta de equipamientos y servicios complementarios para acoger a los deportistas-turistas durante más horas; prueba de esto último lo tenemos en la V.V. de la Sierra donde al tener distintos equipamientos y servicios complementarios a lo largo de toda la ruta, los datos obtenidos en los estudios del MMA (2003) y de MITC (2008d) le son favorables. En las encuestas de Estados Unidos se han encontrado iguales resultados a los nuestros, la “mañana” es el momento del día de mayor presencia en las V.V. y el segundo puesto según qué rail-trails es por la “tarde” o en “cualquier momento” (York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2006, 2008, 2009b) con excepción de Northern Central Rail Trail donde es el mismo resultado (32,12%) por la “mañana” y por la “tarde” (Maryland Greenways Commission, 1994). RAVeL presenta unos horarios diferentes dado que el pico de la “tarde” representa 1,5 veces más que la mañana (Debatty, 2006).

Los usuarios-visitantes de estas infraestructuras no motorizadas en la región analizada indican que el 76,2% las utilizan en “cualquier estación”, confirmando la tesis

de que las V.V. son magníficos ejemplos que contribuyen a la desestacionalización del turismo (MITC, 2008d; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011), lo que nos indica que el potencial para servicios complementarios en las mismas es óptimo. La práctica del cicloturismo a nivel nacional es habitual en las cuatro estaciones para el 46,3% de los ciclistas encuestados en las V.V., y el mismo trabajo afirma que la asistencia a las V.V. españolas se distribuye entre las estaciones en porcentajes muy cercanos: verano 33%, primavera 32%, otoño 22% e invierno 13% (MITC, 2008d). Los hallazgos encontrados en Andalucía presentan diferencias respecto a otros estudios, ya que la población andaluza, que se declina por elegir una estación, afirma que los meses de mayor uso son los “veraniegos” (9,4%) y los de menos, son en “primavera” (2,9%); en la V.V. del Plazaola, los meses donde se superaron los 4.000 usuarios/mes fueron “abril, julio, agosto y octubre” del 2006 (Aierdi, 2007); en cambio, en los resultados de otros sondeos la “primavera” obtiene los más altos porcentajes (FFE, 2003; MMA, 2003) y “primavera y otoño” en Girona (Mundet y Coenders, 2006). En el trabajo sobre senderismo en Huesca, se observa como el senderismo y excursionismo se practica de forma regular a lo largo de todo el año (PRAMES, 2003).

En la investigación de Perrusson y Mercat (2010), en las rutas del Tour de Borgoña se destaca que la asistencia masiva (75% del año) se concentra de “abril a septiembre”, en el periodo de cuatro meses de “mayo a agosto” se centran el 55% de la asistencia anual y los cuatro meses de menor asistencia son de “noviembre a febrero”, con sólo el 13%. En Inglaterra, la época de mayor uso de la North Sea Cycle Route es entre los meses de “junio a agosto” con una cuota algo menos del 25% del año (Lumsdon, 2006). En general, los cicloturistas europeos no restringen sus viajes a las fechas festivas y estivales, según nos dicen Hernández, Aizpurúa y Aycart (2011). En la investigación realizada por VQA (2006), se observa que en Canadá el uso principal de la bicicleta se desarrolla en los meses de “junio, julio y agosto” tanto como uso recreativo como por transporte, superando cotas del 95% de usuarios; según el estudio, esta situación se debe al cambio de hora y que durante la temporada de nieves se cierran los carriles. El análisis del año turístico en Andalucía en 2009 concluye que los turistas tienen preferencia por el tercer trimestre del año (36,7%) para visitar Andalucía; en cambio, los excursionistas andaluces reparten sus excursiones por todo el año con un resultado muy cercano al 25% por trimestre, aunque como indica el propio balance, el cuarto trimestre es el que más afluencia tiene, debido quizás, al mayor número de días festivos y puentes, muy propicios para este tipo de turista (CTCD, 2010). Así pues, existe una desestacionalización en las excursiones al igual que las visitas a las V.V. y que por tanto, hay que aprovechar para afianzar las V.V. como destino turístico.

A diferencia de otras encuestas, nosotros hemos indagado acerca de la educación ambiental de los usuarios-visitantes de las V.V. en Andalucía. Puede constatarse que más de la mitad de los encuestados asegura que “solo habría impacto ambiental positivo” y muy pocos señalan la existencia del “impacto ambiental negativo”. Lo que nos puede sugerir, que los asistentes o tienen una gran conciencia ambiental, o todo lo contrario y no saben que con sus actos pueden estar provocando impacto ambiental; esta disyuntiva se resuelve a favor de la primera a tenor de los resultados obtenidos en la pregunta del cuestionario sobre comportamientos ambientales (P.29), donde se observa que los usuarios-visitantes tienen un comportamiento muy correcto, obteniendo puntuaciones más bajas en: “evito ir con mucha gente”, la muestra no evita ir a la V.V. con mucha gente o no evita ir a ésta si hay muchos usuarios-visitantes en la misma, lo que puede sobrepasar la capacidad de carga de las mismas, y “llevo/llevaría mi animal de compañía amarrado”, dato a considerar dado que esta situación es de las que provoca más disputas y accidentes en las vías verdes.

2.2. CARACTERÍSTICAS DEPORTIVAS DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Los resultados hallados en las actividades deportivas desarrolladas en las propias V.V. andaluzas y la procedencia del material deportivo utilizado en las mismas, son contrastados con otros estudios posteriormente.

Las actividades físicas más desarrolladas en las V.V. andaluzas, como dijimos anteriormente, son el cicloturismo y la marcha. Siendo los resultados muy parecidos a los obtenidos a la forma de uso-visita de las V.V. en el momento de la entrevista y los resultados de otros estudios discutidos más arriba.

Los resultados nos dicen que la procedencia del material deportivo que se utiliza (normalmente los ciclistas) en las V.V. andaluzas es de carácter personal. En los estudios en V.V. Tajuña (FFE, 2003) y V.V. Girona (Mundet y Coenders, 2006) nos indican que el alquiler de bicicletas y caballos es nulo en el primer caso (0%) y el alquiler de bicicletas es poco significativo en el segundo (0,1%); sin embargo, en los trabajos realizados en la V.V. de la Sierra (2005 y 2008) prácticamente de los ciclistas un cuarto alquila bicicletas y, de los jinetes un cuarto alquila caballos.

En los hogares españoles según el último trabajo sobre hábitos deportivos de los españoles, hay más bicicletas que otros materiales deportivos (CIS, 2010). La

bicicleta de adulto está en un 58% y la bicicleta de niño en un 36% de los hogares. Los útiles de montañismo (entiéndase bastones, mochilas, sacos de dormir,...) está en un 15% de los domicilios españoles. Esta misma afirmación valdría para los andaluces, dado que en Andalucía en el 71,81% de los hogares hay “bicicleta” y respecto a los “útiles de montañismo” cae al 6,46% de los domicilios (ODA, 2009). Aunque en España tanto bicicletas como material de montañismo han bajado respecto a la encuesta del año 2005. El barómetro de la bicicleta en España 2010 (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010) nos dice que el 75% de los españoles, al menos tienen una bicicleta en casa. La media de bicicletas que los españoles tienen en su casa es de dos.

No obstante, el negocio de alquiler de material deportivo, normalmente bicicletas y sus complementos, según nuestro estudio, es demandado por los *viaverdistas*, consideración también realizada por el análisis del MITC (2008d). Es preciso indicar que tan sólo en dos V.V. de las quince estudiadas tienen comercios de alquiler de bicicletas *in situ* en la vía verde (V.V. de Lucainena y V.V. de la Sierra¹⁶¹) y, en otras dos existen empresas que alquilan bicicletas pero no están presentes en las mismas (V.V. de la Subbética y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla¹⁶²).

2.3. CARACTERÍSTICAS TURÍSTICAS DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Entre los aspectos turísticos de uso-visita a las V.V. andaluzas, a continuación vamos a discutir la oferta de productos turísticos, el tipo de visitante a través de la pernocta y el gasto medio realizado en estos itinerarios.

En Andalucía, según el BATA 2009 (CTCD, 2010), entre las actividades realizadas por los turistas está en segundo lugar “visita a monumentos y museos” (32,5%), en tercer lugar la “observación de la naturaleza” (20,3%) y en séptimo puesto los “deportes de naturaleza” (4%); es decir, actividades perfectamente realizables en las V.V. andaluzas y que según nuestro trabajo no se han explotado suficientemente; quizás, entre otros aspectos, por encontrar escasos servicios complementarios. El “turismo rural”, “ecoturismo” y “turismo cultural”, según los resultados obtenidos, son tipos de turismo poco realizados en estas infraestructuras a pesar de su potencial: paisaje natural, núcleos rurales, patrimonio industrial y etnográfico, etc. Hay que

¹⁶¹ V.V. de Lucainena: “Ayuntamiento de Lucainena de las Torres” y V.V. de la Sierra: empresas “Turismo Activo Vía Viva” y “Sesca09”.

¹⁶² V.V. de la Subbética: empresas “Taxi de la Subbética” y “Bike Subbética” y V.V. de Sierra Norte de Sevilla: empresa “Bicicletas Verde Vía”.

indicar que en la valoración que hacen los turistas del destino turístico de Andalucía, destaca en tercer lugar los “paisajes y parques naturales” (7,8 ptos. sobre 10) y seguidamente el “patrimonio cultural” (7,5 ptos.), según advierte el BATA 2009 (CTCD, 2010). El estudio sobre el producto de cicloturismo a nivel nacional (MITC, 2008d) nos indica que los *viaverdistas* se reparten en 60% para usuarios locales y el 40% para visitantes, destacando igualmente que la oferta turística dominante para este producto es el turismo activo (69,7%) en menor medida turismo cultural (51,5%) y turismo ornitológico (34,3%).

Es interesante destacar los escasos servicios turísticos (como anunciamos anteriormente) existentes en nuestra red de V.V. Así pues, el desarrollo del turismo en estas infraestructuras no motorizadas es aún una cuenta pendiente de los órganos gestores de las V.V. de Andalucía. Otro asunto, es hacer que los visitantes de estas infraestructuras no motorizadas acudan a las localidades de paso para visitarlas; es decir, potenciar el turismo rural y/o cultural. En el trabajo en torno a la V.V. del Aceite (ESECA, 2005) de los pocos turistas que hay, el 71,5% confiesan pernoctar 3 o más noches fuera, y de éstos tan solo el 6,3% tenían previsto visitar otros municipios, lo que indica que acuden a la V.V. a practicar deporte y descansar.

La pernocta en las V.V. es muy escasa, los resultados informan que hay muy pocos desplazamientos para visitar V.V. en el interior de la comunidad andaluza y de los que lo hacen, se pueden catalogar como excursionistas y no como turistas. Los andaluces realizan una media de 8,8 excursiones/año y en cambio hacen una media de 0,9 viajes de turismo/año, según confirma el BATA 2009 (CTCD, 2010). Esto puede estar en relación a la baja oferta de alojamientos turísticos presentes en las mismas vías verdes andaluzas¹⁶³. Similares resultados se han hallado en el trabajo de la FFE (2003) sobre la V.V. del Tajuña, donde nos indica que 100% de los encuestados realizan una visita de tipo excursionista, ya que en ningún caso se pernocta en la zona. Los trabajos sobre la V.V. de la Sierra (2005 y 2008) señalan que algo más del 60% de los usuarios-visitantes no pernoctan en ésta o en localidades próximas. En la V.V. del Aceite (ESECA, 2005) los visitantes que duermen fuera de su domicilio alcanza el 4,81%. En las V.V. de Girona (Mundet y Coenders, 2006) el alojamiento es utilizado por el 0,3%. El trabajo centrado en cicloturistas (MITC, 2008d) indican que del 40% de los visitantes a las V.V. españolas, el 35% pernoctan en la zona de la V.V.;

¹⁶³ V.V. de Costa Ballena: campings y hoteles; V.V. de la Sierra: hoteles y aparcamiento de caravanas; V.V. de la Campiña I: granja escuela; V.V. de la Subbética: alojamientos rurales y aparcamientos de caravanas; V.V. del Guadiana: alojamiento rural; V.V. del Aceite: alojamiento rural y hoteles y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla: campings, alojamientos rurales y aparcamiento de caravanas; sin menoscabar, aquellas que pasan junto a las localidades y puedan utilizar los alojamientos turísticos propios.

igualmente nos indica que el 43% de los cicloturistas duermen en establecimientos no comerciales (casas de amigos o familiares y autocaravanas) y después en alojamientos comerciales en la propia vía verde (22,4%).

En Estados Unidos los visitantes a las rail-trails, al igual que en nuestro trabajo, pueden calificarse de excursionistas; en muy pocos casos (según qué V.V. oscilan entre el 2,70% y 12,5%) respondieron que pernoctaban en la V.V. encuestada. Y aquellos que dormían, lo hacían o “en casa de amigo/familiar” o en “camping” (York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2008, 2009a y b, 2010). En cambio, Perrusson y Mercat (2010) nos indican que los cicloturistas del Tour de Borgoña utilizan en un 88% alojamientos comerciales en Borgoña. Hernández, Aizpurúa y Aycart (2011), confirman que el tiempo medio de pernoctación de los cicloturistas europeos está entre 3 y 4 noches. Los cicloturistas quebequenses en sus viajes también utilizan los alojamientos comerciales; el 85% en el caso de los *cicloturistas-deportivos* y un 68% en los *cicloturistas-de vacaciones* (VQA, 2006).

Como advierte el MITC (2008d) existe un amplio margen de mejora para aumentar el gasto en las V.V., ya que el total del mismo en los servicios ofertados en estas infraestructuras es muy poco. En nuestro estudio se confirma lo hallado por otros trabajos: el 60% de los visitantes de la V.V. del Tajuña gasta de 1 a 20€ (FFE, 2003); en Girona el servicio más utilizado es el “bar” con un 6,5% de los usuarios-visitantes, el gasto medio es 3,7€ (Mundet y Coenders, 2006); entre los cicloturistas nacionales, cinco de cada diez gastan menos de 10€ por persona y día (MITC, 2008d). Hay que indicar que de las quince V.V. estudiadas en Andalucía muy pocas son las que tienen servicios complementarios para poder hacer un gasto económico¹⁶⁴.

Entre los turistas y los excursionistas del Tour de Borgoña se aprecian diferencias en el gasto por día y persona, según advierte Perrusson y Mercat (2010); en lo ciclistas el gasto ronda los 65€, en los caminantes baja a los 55€ y los patinadores gastan unos 30€; en cambio, en los excursionistas el gasto es de menos de 1€, si no se incluye el transporte y de 5€ con el transporte incluido; el 85% de los excursionistas no gastan nada. Los turistas suponen el 85% del gasto que se realiza en el Tour de Borgoña y los excursionistas un 15%. Datos que están en concordancia

¹⁶⁴ V.V. del Hierro: restaurante; V.V. de Lucainena: punto de información, tienda y alquiler de bicicletas; V.V. de la Sierra: alojamientos, restaurantes, tienda, punto de información, alquiler de bicicletas, patrulla verde y centro de observación de Buitres; V.V. de la Campiña I: alojamiento; V.V. del Guadiana: alojamiento; V.V. de los Molinos de Agua: museo, punto de información y patrulla verde; V.V. del Aceite: alojamiento y restaurante; V.V. de la Subbética: alojamiento, restaurantes, tienda, punto de información, alquiler de bicicletas y museos y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla: alojamientos, restaurantes, punto de información y alquiler de bicicletas.

con Hernández, Aizpurúa y Aycart (2011), cuando dicen que los cicloturistas europeos tienen un nivel adquisitivo alto. Sin embargo, en el estudio sobre RAVeL se asegura que los consumidores de servicios de restauración en las V.V. rara vez superan los 5€ (Debatty, 2006), parecido resultado se obtiene en las rail-trails de Estados Unidos, donde el promedio de gasto por persona/día en la propia vía está alrededor de \$10, aproximadamente 7€ (York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2008, 2009a y b, 2010). Entre los cicloturistas quebequenses el gasto medio total en sus viajes más largos varía según sean *cicloturistas-deportivos* o *cicloturistas-de vacaciones*, en el primer caso el promedio es de 465€ en un viaje de 5,5 días y, en el segundo tipo lo común es de 544 € en un viaje de unos 5,4 días de media (VQA, 2006). En relación a lo anterior, los turistas en Andalucía y los excursionistas andaluces en esta misma región, realizaron en 2009 un gasto mayor que lo encontrado en las V.V. andaluzas; no obstante, sí coinciden en observar que el gasto principalmente se realiza en “restaurantes y cafeterías” y “compras” (CTCD, 2010) y estos son servicios que se presentan de manera directa e indirecta en las vías verdes analizadas.

3. OBJETIVO 3: VALORAR A TRAVÉS DE LOS USUARIOS-VISITANTES EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Una V.V. es una infraestructura con unas características muy concretas, derivadas de su origen ferroviario, que la distinguen de otros recursos ecoturísticos similares. Por tanto, resulta muy importante que el usuario-visitante sepa percibir estas características, y distinga el producto “Vía Verde” entre las restantes infraestructuras de parecidas características (senderos, vías pecuarias, carril bici,...).

Respecto a la valoración sobre determinados aspectos de la V.V., nuestra investigación los ha separado en cuatro grupos (infraestructura-equipamientos, servicios complementarios, zonas deportivas-recreativas y funcionamiento general) mientras otros estudios han presentados los ítems a valorar todos juntos. En Andalucía, desde una visión general los mayores déficits se encuentran en servicios complementarios y zonas deportivas-recreativas¹⁶⁵. Los tres aspectos peor valorados

¹⁶⁵ Las vías verdes que tienen alguna presencia de estas zonas deportivas, según hemos observado y contrastado con las federaciones deportivas implicadas son de Escalada: V.V. de la Subbética (escuela de escalada “Peña López” y rocódromo en los pilares de los Viaductos de Zuheros y La Sima y Estación de Cabra) y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla (escuela de escalada “Cerro del Hierro”); Orientación deportiva: V.V. de Costa Ballena (mapas “Costa Ballena” CA-759-05 y “Pinar de Peritanda” en

por los *viaverdistas* y que se repiten en distintos sondeos, también en el nuestro, son: “servicios complementarios”, “dotación de fuentes de agua potable” y “señalización” (FFE, 2003; ESECA, 2005; Fundación VV de la Sierra y otros, 2005 y 2008; MMA, 2003; MITC, 2008d); Mundet y Coenders, 2006. No obstante, como se advierte en el estudio presentado por MITC (2008), las actuaciones no deberían enfocarse tanto a la creación de nuevas ofertas sino a la adecuación de las existentes a las necesidades de los usuarios-visitantes.

Entre los mejores valorados se encuentra repetidamente el “entorno natural y paisajístico” (FFE, 2003; ESECA, 2005; MITC, 2008; Mundet y Coenders, 2006). Perrusson y Mercat (2010), advierten que los usuarios-visitantes del Tour de Borgoña presentan un nivel alto de satisfacción general, sobre todo con la “calidad del paisaje”, “patrimonio” y “calidad técnica de las rutas” (revestimiento, el mantenimiento, la convivencia, la señalización). La insatisfacción, sin embargo, es fuerte y generalizada en los “servicios”, “aseos”, “puntos de agua”, la “falta de cafés”, “restaurantes” y “tiendas cercanas a las rutas”. Debatty (2006) nos dice que los *viasverdistas* de RAVeL están insatisfechos principalmente con “equipamientos” (señalización, barandillas, iluminación, áreas de descanso,...). En Estados Unidos, los tres aspectos a valorar han sido el “mantenimiento”, “seguridad” y “limpieza” de las rail-trails, los resultados obtenidos son tan positivos que sugieren que se roza la excelencia (Maryland Greenways Commission, 1994; York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2008, 2009a y b, 2010).

En cuanto al comportamiento del consumidor de V.V., los resultados obtenidos nos señalan que los *viaverdistas* no conocen la definición y la idiosincrasia propia de una V.V., tan sólo lo asocian con lo que les sugiere la V.V. que conocen, pero no con el concepto global de “Vía Verde”. Algo parecido se observa en el sondeo que se realizó en la V.V. del Tajuña (FFE, 2003), dado que entre los visitantes tan sólo el 45% respondieron que conocían lo que caracterizaba a una V.V. y, entre los residentes solo lo admitieron el 23%.

construcción), V.V. de la Sierra (mapa “El Indiano” sin registrar), V.V. de la Subbética (mapas “Estación de Doña Mencía” CO-805-06 y “Cabra”, sin registrar) y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla (mapas “El Cerro” SE-724-05, “San Nicolás Oeste” SE-726-05 y “San Nicolás Este” SE-727-05); Espeleología: V.V. de la Subbética (Viaducto de Zuheros, Viaducto de La Sima y alguna cueva en la trinchera de Cabra) y V.V. de la Sierra Norte de Sevilla (Sima del Hierro y Cueva del Árbol en el Cerro del Hierro). En cuanto a la zonas recreativas hemos constatado que presentan tales equipamientos: V.V. del Hierro (pista deportiva y área de juegos infantiles), V.V. de Olula (área de juegos infantiles y área de mantenimiento físico), V.V. de la Sierra (área de juegos infantiles y área de mantenimiento físico), V.V. de la Campiña I (pista deportiva), V.V. de la Subbética (pistas deportivas, área de juegos infantiles y área de mantenimiento físico), V.V. de los Molinos de Agua (área de juegos infantiles) y V.V. de Camas (pista deportiva y área de juegos infantiles).

Los canales de información utilizados por los turistas y por los excursionistas andaluces en Andalucía, principalmente son la “experiencia propia” y “amigos y familiares” para los turistas y, la “experiencia propia” para los excursionistas, según el BATA 2009 (CTCD, 2010). En los trabajos realizados por Moya (2004) y Merino (2011) en torno al programa de senderismo en la provincia de Granada y Málaga respectivamente, coinciden en señalar que el canal de información más utilizado por los senderistas es el de “otras personas” (amigos, familiares, etc.). Similares medios utilizan los usuarios-visitantes de las V.V., según nuestro trabajo y otros estudios consultados: en Andalucía, entre los residentes de la V.V. del Tajuña (FFE, 2003), en los caminos naturales y vías verdes de España (MMA, 2003) y en las V.V. de Girona (Mundet y Coenders, 2006) los principales medios de conocimiento son “residir en la zona” y “otras personas”; en cambio, en el trabajo de FFE (2003) para los visitantes son las “revistas especializadas” e “internet”, la Fundación de la V.V. de la Sierra y otros (2005 y 2008) y MITC (2008d) destacan el “boca a boca” e “internet”. Tanto esfuerzo de difusión y comunicación a través de otros medios (folletos, carteles, ferias de muestras, medios de comunicación,...) o no son válidos, o no han llegado al público. En Estados Unidos, todos los trabajos consultados (Maryland Greenways Commission, 1994; York County Department of Parks and Recreation, 2007 y RTC, 2008, 2009a y b, 2010) encontraron que mayoritariamente el medio de conocimiento de las rail-trails fue por medio del “*word of mouth*” (boca a boca). Uno de cada cuatro deportistas-turísticos (cicloturistas) y turistas-deportivos (turistas que en sus vacaciones ocasionalmente realizan ciclismo) en Quebec organizan sus viajes consultando “internet” (VQA, 2006).

En concordancia a los resultados anteriores obtenidos en Andalucía, es fácil pensar que la población no consulte información alguna y que por tanto, tampoco conozca la existencia o ausencia de normativa específica para la V.V. que utiliza. Es preciso indicar que del total de V.V. investigadas, ocho tienen ordenanzas que regulen su uso (53%) y ninguna tiene publicitada en su página web de referencia la mencionada norma, tan sólo la V.V. de la Sierra Norte tiene publicada el PRUG y PORN que son textos específicos no de la V.V. sino del Parque Natural Sierra Norte de Sevilla que incluye a aquella. No obstante, las normas básicas de uso pueden conocerse a través de las señales normativas, según estipula el programa de Vías Verdes o en su caso el programa de Caminos Naturales. Sin embargo, en la Heritage Rail Trail los usuarios-visitantes sí utilizan la información existente y la consideran en un 55,7% como “excelente” (York County Department of Parks and Recreation, 2007).

A pesar de los problemas detectados por los usuarios-visitantes de las V.V. andaluzas, la satisfacción con estas infraestructuras es muy positiva, al igual que aparecen en otras investigaciones. En el trabajo del MMA (2003), el nivel de satisfacción alcanza 4,6 ptos. de media sobre un total de 5. Sobre la V.V. del Tajuña (FFE, 2003) entre los visitantes la opinión que les merece la V.V. es muy buena (15,56%) o buena (42,22%) y el 61'54% de los residentes reconocía tener una buena opinión. En Girona (Mundet y Coenders, 2006), la satisfacción media global respecto a las infraestructura-equipamientos es de 3,3 ptos. sobre un total de 5 y, respecto a los servicios la satisfacción media ronda los 3,5 ptos. En la V.V. de la Sierra la recomendación de este recorrido por parte de los deportistas-turistas ronda el 100% en sendos estudios del 2005 y 2008, semejante porcentaje es hallado en nuestra investigación.

4. OBJETIVO 4: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS Y, OBJETIVO 5: ANALIZAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

A continuación, expondremos los hallazgos de nuestra investigación en contraste con los resultados de otros trabajos, exponiendo en primer lugar la influencia del modelo de usuario-visitante sobre el modelo de uso-visita, y después, sobre el modelo de gestión de las vías verdes andaluzas acondicionadas.

Respecto al sexo, se encuentran diferencias según qué variables; en las V.V. andaluzas el “hombre” presenta un perfil más aventurero o más arriesgado en sus usos-visitas a las V.V. Esto es así porque el hombre utiliza estos viales en horarios de “mañana”, le gusta ir “solo”, en sus recorridos los organiza utilizando la “vía verde y otro/s camino/s”¹⁶⁶ y “evita ir a la vía verde con mucha gente”. Mientras la “mujer” busca más la seguridad; accede a la vía verde “por la mañana” o “por la tarde”, en compañía de “su pareja”, su recorrido es “íntegramente por la vía verde” y no “evita ir a la vía verde con mucha gente”. En contraste con los hábitos deportivos de los españoles estudiado por García Ferrando (2006b), vemos alguna diferencia en la compañía con la que hacer deporte; se afirma que el perfil modal de quién le gusta hacer deporte “solos” suelen estar en porcentajes semejantes “hombres” y “mujeres”

¹⁶⁶ Es preciso señalar que las V.V. andaluzas están integradas o están conectadas, con distintos senderos y vías pecuarias, tal y como podemos ver en el apéndice cd.30.

con un 23% y 28%, respectivamente. Entre tanto, las “mujeres” tienden a ir con la “familia” (podemos interpretar que en este ítem está incluido su pareja). También, vemos diferencias en los hábitos deportivos de los andaluces (ODA, 2009), la “mujer” es la que más práctica deporte tanto “sola” (29,10%), como acompañada de “algún miembro de la familia” (9,85%).

La organización del uso-visita a las V.V. según el sexo, nos dice que el “hombre” utiliza más las actividades organizadas por el “club, asociación y/o federación” para acudir a las V.V. andaluzas. Todo ello concordando con lo encontrado en el estudio de hábitos deportivos de los andaluces (ODA, 2009), donde el “hombre” en un 19,91% participa de las actividades del “club, asociación, organización o federación”. En cuanto a la edad, en las V.V. andaluzas los usuarios-visitantes que tienen “más de 65 años” son los que más tienden a organizar su actividad “por su cuenta”; en cambio, el estudio del ODA (2009), reseña que este tramo de edad es el que menos porcentaje presenta en organizar su deporte “por su cuenta” (47,72%), siendo el rango de edad “de 26 a 45 años” el que más lo realiza “por su cuenta” (74,50%). Esta forma de organizar la actividad deportiva es la más utilizada por los andaluces.

La compañía elegida para utilizar las V.V. es característica de cada tramo de edad; los mayores van “solos”, las edades centrales lo hacen en “familia”, aquellos que tienen “entre 25 a 35 años” prefieren ir con la “pareja” y los más “jóvenes” se desplazan en compañía de sus “amistades” y/o “animal de compañía”. En el trabajo de Moya (2004), sobre los senderistas que utilizan distintos programas de senderismo en la provincia de Granada, presenta similares resultados a los encontrados en nuestra investigación; los senderistas que van “solos” en un 27,1% son los que tienen edades “de 35 a 54 años”, aquellos que practican senderismo con la “familia” en un 86,4% son “mayores de 55 años” y, los más jóvenes (“hasta 17 años” y “de 18 a 34 años”), realizan las caminatas con los “amigos”. De igual modo, los resultados mostrados por García Ferrando (2006b), también son semejantes a los nuestros; las personas “mayores de 55 años” tienen altos porcentajes en ir “solos”, los deportistas que tienen mayor tendencia a ir “con su familia” presentan edades “de 45 a 54 años” y aquellos que van “con sus amigos” son los de estratos de edad más jóvenes. Mismos resultados encontramos en el trabajo del ODA (2009), en Andalucía los deportistas de “más de 65 años” van en “solitario” (35,16%), los de “46 a 65 años” van acompañados “de la familia” (9,28%) y los más jóvenes practican deporte “con sus amigos/as” (69,57%).

El nivel académico de los viaverdistas que se mueven “solos” tiene tendencia en un 70,3% a ser ciudadanos “sin estudios”. Siendo este hallazgo diferente a lo hallado por García Ferrando (2006b) y ODA (2009); el primer estudio, asegura que las personas que practican deporte “solos” tienen un mayor porcentaje de poseer “estudios superiores” (31%) y, en el segundo estudio, aquellos que poseen el rango de “primaria” (29,12%) son los que más practican deporte “solos” en Andalucía.

En cuanto a las actividades deportivas desarrolladas en las V.V. de Andalucía, hay que destacar que el “hombre” presenta una relación significativa respecto a la práctica del “ciclismo” y la “carrera”. En el trabajo sobre hábitos deportivos de los andaluces (ODA, 2009) también se halla que el “hombre” practica más estos deportes (17,24% y 10,98%, respectivamente) que la “mujer”. En el barómetro sobre el uso de la bicicleta en España (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010), también se confirma que el “hombre” (64%) utiliza más la bicicleta que la “mujer” (36%). En relación a la edad, nuestra investigación y el trabajo del ODA (2009) presentan similitudes; en las V.V. andaluzas el “caminar, pasear o senderismo” es propio de los usuarios-visitantes de la tercera edad, la bicicleta es utilizada en mayor proporción por los deportistas-turistas que se encuentran “entre los 25 a 35 años” y los corredores presentan edades “entre 16 a 24 años”; en cambio, entre los andaluces tenemos que el “senderismo” es mayoritario entre las edades “de 46 a 65 años” (8,89%) y “mayores de 65 años” (8,28%), el “ciclismo” le es propio a los deportistas “de 26 a 45 años” (18,54%) y entre los practicantes de la “carrera” la edad hegemónica está “entre 26 a 45 años” (10,77%). La Fundación ECA Bureau Veritas (2010), también encontró que los ciclistas “de 25 a 39 años” son los que más utilizan la bicicleta (29,8%).

En la relación entre nivel de estudios y actividades deportivas en las V.V. andaluzas, conocemos que el “caminar, pasear o senderismo” es la actividad de los deportistas-turistas que “no tienen estudios”, montar en “bicicleta” es característico de los que tienen “estudios universitarios postgraduados y superiores” y los corredores tienen “estudios secundarios”; coincidiendo con los datos de los hábitos deportivos de los andaluces (ODA, 2009), estudios “universitarios” (8,77%) y “sin estudios” (8,29%) para los caminantes, el nivel “universitarios” (16,82%) para los ciclistas y graduados en “secundaria” (10,22%) para los corredores. En cambio, el barómetro de uso de la bicicleta en España (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010), afirma que el 34,6% de los usuarios de bicicleta tiene “estudios de nivel medio”.

En las V.V. andaluzas los viaverdistas que tienen edades “entre 25 a 35 años” son los más proclives a pernoctar en las V.V. que visitan; no obstante, lo que destaca

sobremanera son los excursionistas, con tramos de edad que abarca desde los “16 a los 50 años”, y los “mayores de 51 años” no visitan otras V.V.; coincidiendo con el tramo de edad “de 30 a 44 años”, que se caracteriza por ser donde existen más “excursionistas” (26,1%) y “turista” (38,2%) andaluces, según el BATA 2009 (CTCD, 2010).

Los deportistas-turistas que se encuentran “entre 25 a 35 años” en primer lugar, y los “de 36 a 50 años” en segundo, presentan más tendencia a consumir el “turismo activo” en las V.V. andaluzas. Estos intervalos de edad coinciden con el perfil del turista activo en la provincia de Granada (Madrid, 2006); en Granada el 45,2% de los turistas activos tienen “de 30 a 44 años” y el 26,2% presentan “de 18 a 29 años”.

El “turismo activo” es más consumido por usuarios-visitantes que se desplazan en las V.V. andaluzas en “grupo”. Sin embargo, el “turismo cultural” es principalmente consumido por aquellos deportistas-turistas que se desplazan en “pareja” por las V.V. El trabajo de Madrid (2006), también señala que en “grupo” es la modalidad mayoritaria que utilizan los turistas que practican “turismo activo” en la provincia de Granada; en “grupo de amigos” (42,9%) o en “grupo familiar” (16,7%).

Los visitantes considerados “turistas” se desplazan en las V.V. en “pareja” (15,4%); entre tanto, los “excursionistas” se mueven en “grupo” (61,7%) y, los que “no visitan otras vías verdes” realizan sus actividades en las V.V. en “solitario” (64,9%). El desplazarse solo a visitar vías verdes es un hecho que precisa por parte del individuo de un gran interés para desplazarse por Andalucía para visitarlas y quizás sea una circunstancia más aburrida que hacerlo en compañía.

La estrategia elegida por los viaverdistas para utilizar las V.V. en Andalucía, como vimos anteriormente, es por “residir en la zona” y por el “boca oído”. En la relación entre edad y canal de información, tanto Moya (2004) como nosotros, hemos hallado que el uso de “internet” lo realizan principalmente las edades “de 35 a 50 años”; en cambio, en nuestro trabajo, la información obtenida a través de “otras personas” manifiesta porcentajes más altos en las edades de “25 a 35 años”; sin embargo, Moya (2004), obtiene mayores resultados en edades superiores a 55 años.

5. OBJETIVO 6: DIFERENCIAR LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

En las V.V. andaluzas hemos encontrado dos modelos de usuarios-visitantes bien diferenciados. Hemos visto necesario nombrar a estos grupos como *Viaverdistas Senderistas* y *Viaverdistas Ciclistas*; términos creados *ad hoc* para diferenciarlos de los usuarios-visitantes de otras infraestructuras no motorizadas similares y, en contraste con los patrones encontrados en los espacios naturales protegidos y en el deporte. Ambos grupos presentan diferencias respecto a los hábitos deportivos y tiempo libre e intereses y motivaciones de los usuarios-visitantes y características de uso-visita; no existiendo una hegemonía de un conglomerado sobre el otro conglomerado, dado que la distribución en la población es muy similar, 47% para el grupo 1 y 53% para el grupo 2.

Los estudios en torno a la tipología de visitantes en espacios naturales protegidos, modelos deportivos y grupos de ciclistas y senderistas, nos aportan unos patrones que tienen relación con los hallados en nuestra investigación. No obstante, dicha relación no es directa y clara, sino que los *Viaverdistas Senderistas* y *Viaverdistas Ciclistas* tienen ciertas semejanzas a los modelos presentados. Ambos grupos de *viaverdistas* tienden a acercarse más a algunas tipologías deportivas que a los patrones de visitantes en espacios naturales protegidos expuestos en el marco teórico.

Considerando los intereses y motivaciones de la población, hemos visto en el capítulo anterior que los *Viaverdistas Senderistas* se caracterizan por tener menor “interés deportivo”, menor grado en las “motivaciones deportivas”. La característica principal para acercarse a las V.V. son “cercanía a su domicilio” e “infraestructura no motorizada”, el motivo principal para usar las V.V. es la “salud” y no tienen interés por visitar otras V.V. Así pues, podemos buscar cierta similitud con el modelo “salud/bienestar”, en concreto con el submodelo “recreación y bienestar o bienestar y recreación” propuesto por Martos y Salguero (2009), y con el patrón de “sporting hikers” presentado por Farias (2011).

En cambio, los *Viaverdistas Ciclistas* se caracterizan por tener un mayor “interés deportivo”, mayor grado en las “motivaciones deportivas”, la característica principal para ir a la V.V. es la “naturaleza”, el motivo principal es el “deporte” y si tienen interés por visitar otras V.V. Por lo que se relacionan con los modelos

“recreación” y “turismo”, dentro del primero se acerca al submodelo “recreación y turismo” y, respecto al segundo se empareja con el submodelo “turismo activo”, que exponen Martos y Salguero (2009), y se acerca al tipo de “ciclista-paseo” y “ciclista-detente y descubre” expuesto por el CNRTER (Luque, 2006a), “cicloturista deportivo” reseñado por VQA (2006) y al “mountain biker” descrito por Weiss (2010). Este tipo de ciclista está en relación directa con el tipo de bicicleta, el barómetro de uso de la bicicleta en España (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010), indica que el tipo de bicicleta más abundante en España con un 65,9%, es de “BTT/mountain bike”.

Según Guerin (1993, citado por Luque, 2006a), el estudio en torno a los ciclistas de bicicleta de montaña en el Parque Natural Reigonal del Pilat (Francia), el 91% de los casos “practicaban otros deportes” además del ciclomontañismo. Es lo mismo que ocurre con los Viaverdistas Ciclistas.

En cuanto a la semejanza con las tipologías de visitantes de E.N.P., el Viaverdista Ciclista tiene unas connotaciones que le acerca más al modelo “aventurero-montañero” o “activo” (Benayas y Blanco, 2000; Farias, 2000; Múgica y De Lucio, 1992; Múgica, 1994; Ronquillo, Gordi y Vaque, 1997; Vera et al., 1997) y al modelo “turista deportivo” (MITC, 2004; Rivera, 2010). En cambio, no encontramos para el modelo Viaverdista Senderista un par similar entre las tipologías de visitantes a los E.N.P.; quizás, debido a que los senderos y las vías verdes, aún siendo viales destinados a prácticas no motorizadas, presentan características diferentes.

6. OBJETIVO 7: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO SOBRE LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

El reparto de la población de usuarios-visitantes entre los conglomerados hallados, como advertimos anteriormente, es muy parecido; en cambio, en los estudios de tipologías de visitantes en E.N.P. la población está más repartida. Por ejemplo, en los modelos encontrados por Farias (2000) el reparto sería para los “visitante casual” con un 22%, “visitante contemplador” tiene un 12%, “visitante conservacionista” presenta un 47%, “visitante activo-aventurero” representa un 18% y el “visitante agencia” significa el 1%. Lo mismo ocurre con los conglomerados encontrados por Múgica (1994) en cuatro parques nacionales, a raíz de los cuales extraen los seis modelos presentes en el marco teórico.

Respecto al sexo, en el trabajo de Farias (2000), se descubre que en los cuatro primeros grupos la mayoría la tiene el “hombre”, no así en el grupo 5 donde la mayor representación es de la “mujer”. En el conglomerado de Viaverdista Ciclista el mayor porcentaje lo tiene el “hombre” con un 82,2%; en el grupo de Visitante Activo-Aventurero el “hombre” representa el 69% de la población. En el último estudio realizado en 2005 en Canadá por la Vélo Québec Association (VQA, 2006), se determinó que la proporción de población adulta que utiliza la bicicleta es del 47%; de este porcentaje 7,3% son cicloturistas-deportivos (deporte turístico) y el 16% son cicloturistas-de vacaciones (turismo deportivo), en ambos casos sexo mayoritario es el “hombre”. En cuanto a la edad, en nuestra investigación, el grupo 2 está representado por las edades más jóvenes y centrales, en la misma franja de edad se encuentran el grupo 4 del trabajo de Farias (2000). Entre los encuestados por VQA (2006) los cicloturistas-deportivos el 44% es “entre 45 a 64 años” y de los cicloturistas-de vacaciones son más jóvenes, con un 40% de “entre 18 a 34 años”.

En el grupo de Viaverdistas Senderistas la “mujer” tiene mayor presencia que el “hombre”. Esta supremacía también es encontrada en los trabajos de Moya (2004) y Merino (2011), sobre senderismo en la provincia de Granada y Málaga respectivamente, la participación femenina en esta actividad supera a la masculina. En cambio, en el estudio de PRAMES (2003), la presencia del “hombre” supera a la “mujer” en la actividad de senderismo en la provincia de Huesca. Respecto a la edad los Viaverdistas Senderistas presentan, fundamentalmente, edades superiores a 51 años. En el análisis de Moya (2004), más de la mitad de los senderistas granadinos conforman el intervalo de edad “entre 35 a 54 años”, en la valoración de Merino (2011), la media de edad está en los 46 años y en el estudio de PRAMES (2003), el rango de edad más numeroso se encuentra en personas de “30 a 35 años”.

En nuestra investigación y en la realizada por Farias (2000), en cuanto al nivel académico y con el grupo de visita; en ambos modelos los “estudios universitarios” y la visita en “grupo” son los mayoritarios, en los Viaverdistas Ciclistas los universitarios representan un 34,4% y la visita con grupo es del 34,7% mientras que los Visitantes Activos-Aventureros tienen una población con estudios universitarios del 46,4% y la visita en grupo representa el 56,4%. Coincidiendo en ambos estudios que el grupo está formado principalmente por “amigos”.

Respecto al nivel de estudios en los Víaverdistas Senderistas hay que indicar que el perfil es básico. Sin embargo, en la tesis doctoral de Moya (2004), se afirma que el colectivo con estudios universitarios es del 39,80%, aunque muy seguido de aquellos que tienen estudios primarios con un 37,80%. En cuanto a los compañeros para realizar el senderismo, los Víaverdistas Senderistas prefieren ir “solos” o con su “animal de compañía”; sin embargo, los senderistas granadinos prefieren hacerlo en “compañía” (Moya, 2004).

CAPÍTULO VIII.

CONCLUSIONES.

“Sí, así era.
Y nuestro tren
pasaba sin llevarse
ni una yerba:
sin llevarme nada
de tanta primavera.”

(Agustín García Calvo. Poema 28. Por tierras de Salamanca. Del Tren (83 notas o canciones),
1981).

Considerando lo presentado en los capítulos precedentes, a continuación presentamos las conclusiones obtenidas, agrupadas en función a los objetivos marcados al inicio de esta investigación.

1. OBJETIVO 1: CONOCER EL PERFIL DEL USUARIO-VISITANTE DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

2. En las vías verdes de Andalucía el hombre tiene mayor presencia que la mujer.
3. Nuestro estudio, acotado a usuarios-visitantes mayores de 16 años desprende que, la mayor franja de edad entre los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas se encuentra entre los 36 y los 50 años. Siendo los rangos de edad desde los 16 hasta los 50 años en su conjunto los que mayores porcentajes aportan.
4. Los usuarios-visitantes de estas infraestructuras no motorizadas son casi en su totalidad de procedencia nacional. Entre éstos los propios andaluces son los que mayores porcentajes presentan; donde los usuarios locales tienen una mayor presencia.
5. El estado civil de los usuarios-visitantes más común en las vía verdes en Andalucía es el de casado-conviviendo.
6. Respecto a la situación sociolaboral vemos que casi seis de cada diez personas están ocupadas. Aunque no se debe descartar el alto índice de los desempleados.
7. La formación académica de los deportistas-turistas en las vías verdes de la región estudiada es de carácter básico.
8. La presencia del colectivo de discapacitados es muy bajo, a pesar de ser infraestructuras con marcado carácter de universalidad y accesibilidad.
9. El uso normalizado y mayoritario en las vías verdes andaluzas son la marcha y montar en bicicleta, quedando en puestos menos destacados otros usos como el patinaje, la carrera, montar a caballo o desplazamientos de movilidad reducida.

10. Se observa que el uso-visita a estos corredores ecológicos es principalmente ir acompañado. Aunque el porcentaje de la población que se desplaza en solitario no es nada despreciable.
11. Los viaverdistas andaluces muestran un interés deportivo elevado. Su práctica deportiva es muy variada, aunque destacan las disciplinas deportivas relacionadas con actividades de deslizamiento con ruedas y actividades en el medio natural de tierra. En cuanto a su motivación, el realizar actividad deportiva por salud y deporte son las principales razones.
12. El tiempo libre se presenta en todas las épocas por igual y es empleado por los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas en realizar deporte y en estar con los amigos/familia/pareja.
13. El interés por visitar otras vías verdes es muy alto por parte de la población. Sin embargo, este interés contrasta con que la característica principal para acercarse a una vía verde es la cercanía al domicilio del deportista-turista. Y la motivación principal para utilizar estas infraestructuras es el deporte.

2. OBJETIVO 2: IDENTIFICAR EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1. A pesar del interés mostrado por visitar otras vías verdes, existe un bajo índice de desplazamiento para conocer otras vías verdes, ni siquiera en el interior de Andalucía. Aunque hay que afirmar que las vías verdes más visitadas son aquellas que están unidas unas a otras entre las provincias de Córdoba y Jaén, con la excepción de la Vía Verde de la Sierra que se encuentra entre las provincias de Cádiz-Sevilla.
2. La organización para usar-visitar las vías verdes andaluzas es preparada por la propia población, no precisando intermediarios. El uso-visita se realiza generalmente en compañía de amistades.
3. El diseño del recorrido es característico de usuarios locales; es decir, un desplazamiento entre puntos de referencias, de ida y vuelta e íntegramente por la vía verde.
4. La frecuentación de los usuarios-visitantes de las vías verdes en Andalucía es de varias veces en semana, en cualquier día de la semana o fines de semana, generalmente por la mañana y en cualquier estación.

5. Respecto a asuntos medioambientales, la población considera que con las actividades desarrolladas en las vías verdes andaluzas sólo se provocan impactos ambientales positivos. Y el comportamiento ambiental de los mismos puede considerarse respetuoso.
6. La práctica física-deportiva que más se realiza en las vías verdes andaluzas es el ciclismo, seguido muy de cerca por el senderismo. El material deportivo utilizado por los deportistas-turistas es mayoritariamente particular.
7. En las vías verdes de Andalucía el principal producto turístico consumido es el turismo deportivo en la naturaleza. Aunque éste es consumido fundamentalmente por usuarios locales y entre los visitantes destacan los excursionistas.
8. El gasto económico medio realizado en las propias vías verdes es de 0€ y de los que realizan algún gasto, lo común es 5€. Probablemente por el escaso número de oferta de servicios complementarios en dichos viales.
9. En la actualidad, las vías verdes en Andalucía son infraestructuras deportivas quedando relegado a un segundo plano el aspecto turístico. Y en palabras de Latiesa, Paniza y Madrid (2000), los desplazamientos que se realizan para visitar las vías verdes andaluzas están más cerca del concepto de “deporte turístico”. Así pues, las vías verdes andaluzas aún no se han consolidado en el mercado como un producto turístico de senderismo y/o cicloturismo, a pesar de las capacidades que tienen por sí mismas y por los recursos turísticos complementarios que existen en el entorno.

3. OBJETIVO 3: VALORAR A TRAVÉS DE LOS USUARIOS-VISITANTES EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ACONDICIONADAS.

1. El término de vía verde es asociado por la población con destino deportivo y con naturaleza.
2. El canal de información más común es por ser residente en la zona. Por tanto, destaca sobremanera no haber utilizado información para usar-visitar dichas infraestructuras. Entre aquellos que sí han consultado información consideran que la misma es suficiente para acercarse a las vías verdes. Al mismo tiempo, desconocen la existencia o ausencia de normativa que regule el uso-visita de las vías verdes a las cuales se acercan.

3. La evaluación de las infraestructuras-equipamientos de las vías verdes andaluzas que realizan los viaverdistas es moderada. En cambio, de los servicios complementarios y zonas deportivas-recreativas la valoración es negativa. Y la puntuación que le dan al funcionamiento general es positiva.
4. No obstante, la satisfacción de la población con estos viales es muy positiva y recomendaría a otras personas su uso-visita.

4. OBJETIVO 4: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL PERFIL DE USO-VISITA DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1. El tramo de la mañana, es la hora preferida tanto por hombre como por mujer y, encontramos cualquier tipo de agrupamiento (solo, pareja o grupos).
2. La población que realiza desplazamientos en las vías verdes en solitario o en pareja, son proclives a utilizar la vía verde varias veces en semana; en cambio, aquellos que se desplazan en grupo son propensos a acercarse a la vía verde por primera vez.
3. El hombre tiende a presentar una tendencia a ir en solitario, a organizar sus usos-visitas por su cuenta y a ser más “aventurero” (utiliza la vía verde y otro/s caminos). Por contra, la mujer prefiere ir a la vía verde acompañada, organizar sus usos-visitas por cuenta de otras personas y buscar la “seguridad” (su recorrido es íntegramente en la vía verde y por tiempo).
4. Las edades manifiestan una relación significativa con la compañía que eligen para utilizar estos viales en Andalucía. Los más jóvenes prefieren ir acompañados de amigos y/o animales de compañía, el tramo de 25 a 35 años prefiere ir con su pareja, el intervalo de 36 a 50 suele moverse con su familia y los más mayores tienen querencia a ir solos.
5. La población que presenta las edades centrales y con estudios superiores son más propensos a viajar por Andalucía para conocer las vías verdes y los jubilados/pensionistas y sin estudios son los que menos.
6. En las vías verdes andaluzas el ciclismo es realizado mayoritariamente por el hombre, con edad de 25 a 35 años, con estudios universitarios y es practicado en grupo. Sin embargo, la carrera también es típica del hombre, con edad de

16 a 24 años, con estudios de secundaria y es realizado en solitario. Y el caminar, pasear o senderismo es para hombres y mujeres, generalmente mayores, sin estudios o estudios básicos y preferiblemente realizan su actividad en solitario.

7. Las vías verdes en Andalucía acogen más usuarios locales y excursionistas que a turistas. Conforme más joven se es, más opciones de ser excursionista y cuanto más mayor, más posibilidades de ser usuario local. El excursionista realiza su visita acompañado, y el usuario local es proclive a realizar su uso en solitario.
8. El turismo activo en las vías verdes andaluzas es consumido por la población menor de 50 años; es decir, por los excursionistas. Y este turismo es realizado en grupo; en cambio, el turismo cultural es más realizado por quien va en pareja.

5. OBJETIVO 5: ANALIZAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL DE USUARIO-VISITANTE SOBRE EL MODELO DE GESTIÓN DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1. Las relaciones significativas entre sexo, edad y número de acompañantes, muestran valoraciones de bien o mal de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios y funcionamiento general. El hombre resulta más negativo que la mujer; los más jóvenes son más tolerables y los mayores son más exigentes en sus valoraciones y, los que se mueven solos o en pareja son más críticos que aquellos que se acompañan de un grupo.
2. La consulta de información para usar-visitar las vías verdes andaluzas, es escasa. El canal de obtención de información según el sexo es distinto, el hombre lo consigue por ser residente en la zona y la mujer se apoya en otras personas. La edad también influye en cómo se informan los viaverdistas, los mayores lo hacen por medio de residir en la zona y las edades centrales a través de otras personas y/o internet. En consonancia con lo anterior, la población que no tiene estudios se acerca a estos viales por residir en la zona y los que tienen nivel académico superior logran la información por otras personas y/o internet. Y por último, los que se desplazan solos tienen querencia a adquirir la información por residir en la zona, mientras que los que se mueven en grupo la consiguen por otras personas, internet y/o visitas organizadas.

6. OBJETIVO 6: DIFERENCIAR LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1. Los usuarios-visitantes de las vías verdes de Andalucía pueden dividirse en dos grupos: Viaverdistas Senderistas y Viaverdistas Ciclistas.
2. En ambos conglomerados el interés deportivo es elevado. Los Viaverdistas Senderistas practican fundamentalmente actividades en el medio natural de tierra mientras los Viaverdistas Ciclistas practican mayor diversidad de actividades deportivas. Y éstos últimos, presentan mayores índices de motivación hacia el deporte.
3. El empleo del tiempo libre por parte de ambos grupos es para dedicarlo al deporte principalmente. Los Viaverdistas Senderistas lo dedican a realizar deporte en la vía verde mientras los Viaverdistas Ciclistas lo practican en cualquier espacio.
4. Los Viaverdistas Ciclistas tienen mayor interés en visitar otras vías verdes.
5. El primer grupo elige las vías verdes en función de la cercanía al domicilio y el segundo grupo lo hacen por la naturaleza. Y la motivación para acercarse a estas infraestructuras no motorizadas también es diferente, los primeros es por salud y los segundos por deporte.
6. El grupo de los Viaverdistas Senderistas se acerca a las vías verdes en solitario o acompañados de su animal de compañía; en cambio, los Viaverdistas Ciclistas lo hacen en compañía de sus amistades.
7. La frecuentación a estos pasillos naturales puede distinguirse claramente, dado que el grupo de Senderistas lo hace varias veces en la semana y los Ciclistas se caracterizan por ser la primera vez que acuden a la vía verde.
8. La actividad deportiva realizada en la propia vía verde define a la tipología de usuarios-visitantes. Los Viaverdistas Senderistas realizan marcha, paseos, caminatas o senderismo y los Viaverdistas Ciclistas practican ciclismo.
9. El turismo rural y turismo activo es consumido principalmente por los Viaverdistas Ciclistas. Y el gasto económico realizado en estos viales lo hacen principalmente los Viaverdistas Ciclistas, siendo un gasto entre 1 a 50 €. El grupo de Viaverdistas Senderistas se caracteriza por no realizar ningún gasto.

7. OBJETIVO 7: ESTUDIAR LA INFLUENCIA DEL PERFIL SOCIODEMOGRÁFICO SOBRE LOS GRUPOS DE USUARIOS-VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

1. El grupo de Viaverdistas Senderistas se caracteriza por la mayor presencia de mujeres, de edades superiores a 51 años, con estudios básicos y en la vía verde se mueven en solitario o con su animal de compañía.
2. En el grupo de Viaverdistas Ciclistas predominan los hombres, de edades inferiores a 50 años, con estudios superiores y en la vía verde se desplazan acompañado.

CAPÍTULO IX.

FUTURAS LÍNEAS DE INVESTIGACIÓN.

“Que pasaba el tren el río
por el puente;
que la luna lo acompañaba
por la corriente.
Que corriente a través que corría
la luna fría,
la luna rota,
la luna despavorida.”

(Agustín García Calvo. Poema 9. De Zamora a Medina del Campo. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

Hasta nuestra investigación, las Vías Verdes en España habían sido objeto de estudio tan sólo por los órganos gestores de las mismas, no trascendiendo los datos obtenidos a la comunidad científica y sociedad en general. Considerando la sociedad postmoderna en la que nos encontramos, el desarrollo del marco teórico y los resultados presentados, resulta evidente la necesidad de plantear investigaciones que tenga por tema de estudio a estos viales no motorizados.

A partir del trabajo realizado y los hallazgos encontrados surgen nuevas cuestiones, nuevos problemas, nuevos objetivos, que precisan de otras líneas de investigación. Estudios que pueden necesitar otras metodologías, técnicas y/o instrumentos de obtención de datos para ir extrayendo nueva información en esta línea de investigación abierta.

A continuación exponemos aquellas nuevas perspectivas de investigación que se pueden plantear en futuras investigaciones y no sólo en el ámbito social de lo deportivo y/o turístico sino que se plantean estudios desde campos tan diversos como la economía, historia, medio ambiente, jurídico, educación, etc.:

1. Realizar estudios desde el prisma de la oferta y/o oferta-demanda.
2. Proponer trabajos longitudinales para conocer la evolución del perfil de los usuarios-visitantes de las vías verdes en Andalucía.
3. Investigar sobre el impacto económico de las vías verdes en Andalucía. Aspectos tan interesantes como el impacto turístico, la revalorización o no de los terrenos colindantes a una vía verde, el gasto económico realizado en las vías verdes, el empleo generado a raíz de las vías verdes, etc. Sería prudente realizar Análisis Coste-Beneficio Económico para conocer realmente si es rentable, desde un punto de vista económico, invertir en vías verdes.
4. Realizar estudios profundos sobre el potencial turístico y desarrollo turístico de estas infraestructuras. Es preciso conocer qué características se precisan para potenciar las vías verdes como verdaderas infraestructuras turísticas.
5. Estudiar el impacto ambiental en las vías verdes y su entorno. Realizar estudios de capacidad de carga en las vías verdes en Andalucía. Es una línea de investigación muy avanzada en espacios naturales protegidos pero en vías verdes aún no se conocen los impactos ambientales que pueden producir los viaverdistas en el entorno y, también se desconoce la capacidad de carga y aforo máximo que permiten estas infraestructuras.

6. Inventariar y analizar el patrimonio natural presente en las vías verdes en Andalucía.
7. Analizar el uso de estas infraestructuras por los centros educativos andaluces. Sería interesante ver si estas infraestructuras son utilizadas por el alumnado, en qué asignaturas, qué contenidos se trabajan, durante cuánto tiempo, qué niveles participan, etc.
8. Conocer los eventos deportivos y/u otra índole desarrollados en las vías verdes: qué actividades, quién organiza, carácter del evento, impacto económico, etc.
9. Realizar comparaciones entre vías verdes y senderos; vías verdes e instalaciones deportivas; vías verdes y carril bici; etc., respecto al perfil de usuario, coste de construcción y gestión de las mismas, frecuentación de uso, etc.
10. Analizar el impacto sobre la salud de la población por el uso de las vías verdes en Andalucía y su repercusión en la economía del sistema de salud pública.
11. Analizar los planes de evacuación y/o emergencia y accidentes (tipos, causas, frecuencia,...) en las vías verdes andaluzas.
12. Estudiar los modelos de promoción y comercialización de las vías verdes en Andalucía.
13. Profundizar en el régimen jurídico en torno a las vías verdes en Andalucía.
14. Catalogar y analizar el patrimonio industrial y arquitectónico presente en las vías verdes en Andalucía.
15. España es un país con muchos kilómetros en V.V., sería interesante generalizar estos estudios a más vías verdes y a más regiones.
16. Aplicar la misma metodología en estudios entre distintos países y contrastar resultados.

CAPÍTULO X.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

“Salud, puentecillo, y gracias
por tu buen entender.
si en tu sitio te quedas,
te llevo también.”

(Agustín García Calvo. Poema 50. 1977. Del Tren (83 notas o canciones), 1981).

Acuña, A. (1991). *Manual didáctico de actividades en la naturaleza*. Sevilla: Wanceulen.

Aguado, A.M. (2001). *Actividades físicas en el medio natural en la educación física escolar*. Cuadernos técnicos nº 4. Palencia: Patronato Municipal de Deportes del Ayuntamiento de Palencia.

Águila, C. (2007). Las actividades físicas de aventura en la naturaleza: ¿un fenómeno moderno o posmoderno?. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 89, 81-87.

Águila, C., Sicilia, A., Martínez, L.F. y Santos, M^a L. (2008). El turismo en el Parque Natural de Cabo de Gata-Níjar (Almería): una aproximación a las prácticas. En V.Gambau, A. Vilanova, O. Camerino, y D. Moscoso (compiladores), *IX Congreso AEISAD 2006: Comunicación y Deporte*, noviembre 16-18 (pp.345-353). Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

Aierde, J.M. (2007). Consorcio turístico Plazaola [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Seminario "camino naturales y vías verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible"*, mayo 8. Consulta: 16 de marzo de 2011. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/semmma07/josem_aierdi_vvplazaola.pdf

Alegre, J., Cladera, M. y Juaneda, C.N. (2003). *Análisis cuantitativo de la actividad turística*. Madrid: Pirámide.

Alonso, J. et al. (1991). *Tiempo libre y naturaleza. Manual de monitor*. Madrid: Penthalon.

Alves, S. y De Hilal, A. (2009). Tourism development: sustainable or sustained? Intercultural reflections on the case of Praia do Forte-Bahia, Brazil. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 7 (3), 503-514.

Alvira, F. (1996). Diseños de investigación social: criterios operativos. En M. García Ferrando, J. Ibáñez, y F. Alvira (editores), *El Análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación* (pp.87-109). Madrid: Alianza.

Angulo, I. y Gutiérrez, A., (2002). Mecanismos de control medioambiental de la práctica deportiva sobre el medio natural. En Consejo Superior de Deportes, *Estudios sobre el deporte y el medio ambiente nº 29* (pp. 9-186). Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Consejo Superior de Deportes.

Araujo, E. (2009). Vías verdes y turismo. En M. Latiesa, M. García Ferrando y A. Álvarez (coordinadores), *Sociología del ocio y del turismo: tipos, planificación y desarrollo* (pp.57-68). Granada: Universidad de Granada.

Arias, A. y Fernández, B. (1998). La encuesta como técnica de investigación social. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 31-44). Madrid: Síntesis.

Arribas, H.F. (2008). *El pensamiento y la biografía del profesorado de Actividad Física en el Medio Natural: un estudio multicaso en la formación universitaria orientado a la comprensión de modelos formativos*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Educación y Trabajo Social, Universidad de Valladolid, Valladolid.

Ascaso, J. et al. (1996). *La actividad física y deportiva extraescolar en los centros educativos. Actividades en la naturaleza*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.

Asociación Europea de Vías Verdes -AEVV- (2000). *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa: ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas*. Madrid: Asociación Europea de Vías Verdes.

Aspas, J. M. (2000). *Los deportes de aventura. Consideraciones jurídicas sobre el turismo activo*. Zaragoza: PRAMES.

Astiaso, F. J. y Barrallo, J. (2000). El impacto ambiental en las actividades físico deportivas en la naturaleza. En *Curso de organización de actividades físico deportivas en el medio natural*. Madrid: Comunidad de Madrid. Consejería de Educación. Dirección General de Deportes.

Aycart, C. (2001). Vías verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo [en línea]. *Informes de la Construcción*, 53, 475, 17-29. Consulta: 15 de octubre de 2010. Disponible en: <http://informesdelaconstruccion.revistas.csic.es/index.php/informesdelaconstruccion/article/viewFile/653/736>.

Aycart, C. (2006). El programa español de vías verdes [en línea]. En Fundación CONAMA, *8º Congreso nacional del medio ambiente. Cumbre del desarrollo sostenible*, noviembre-diciembre 27-1. Consulta: 11 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.conama8.org/modulodocumentos/documentos/JTs/JT4/JT4_doc_CarmenAycart.pdf

Aycart, C. (2007a). Vías verdes: las pioneras. *Ambienta*, Abril, 32-38.

Aycart, C. (2007b). Oportunidades para las vías verdes como recurso turístico [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Jornadas técnicas: turismo y salud en las vías verdes*, noviembre 7-8. Consulta: 11 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/ivjorn/CAycart_ffe.pdf

Aycart, C. y Hernández, A. (2007). *Caminos naturales-vías verdes su adecuación al desarrollo rural sostenible*. Madrid: Dirección del programa Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Aycart, C. (2008a). La colaboración institucional en el desarrollo de las vías verdes [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Foro de iniciativas y experiencias en vías verdes*, octubre 22. Consulta: 11 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/santiagoc/caycart_ffe.pdf

Aycart, C. (2008b). El programa vías verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible [en línea]. En Fundación CONAMA, *9º Congreso nacional del medio ambiente. Cumbre del desarrollo sostenible*, diciembre 1-5. Consulta: 11 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.conama9.org/conama9/download/files/JTs/65489510_doc_CAYcart.pdf

Aycart, C. (2010a). El programa español de vías verdes [en línea]. En Asociación Europea de Vías Verdes, *V European Greenways Conference*, junio 10-12. Consulta: 28 de diciembre de 2010. Disponible en: http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s1_caycart_ffe.pdf

Aycart, C. (2010b). Vías verdes, desarrollo sostenible y cohesión territorial [en línea]. En Fundación CONAMA, *10º Congreso nacional del medio ambiente. Cumbre del desarrollo sostenible*, noviembre 22-26. Consulta: 3 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.conama10.es/conama10/download/files/CT%202010/41054.pdf>

Ayora, A. (2008). *Gestión del riesgo en montaña y en actividades al aire libre*. Madrid: Ediciones Desnivel.

Baena, A. y Baena, S. (2003). Tratamiento didáctico de las actividades físicas organizadas en el medio natural, dentro del área de educación física [en línea]. *Revista Digital Lecturas Educación Física y Deportes*, 61. Consulta: 4 de enero de 2010. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd61/afmn.htm>

Baena, A. (2008). *Análisis del perfil sociodemográfico y deportivo de los competidores de raids de aventura en España*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada, Granada.

Ballesta, M., Hidalgo, J., Fernández-Escudero, I., Ruano, F. y Tinaut, A. (1996). Influencia del manejo y preparación de las pistas de esquí sobre la artropodofauna macroscópica del suelo. En Chacón, J. y Rosúa, J.L. (editores) *Iª Conferencia internacional Sierra Nevada. Conservación y desarrollo sostenible. Volumen III Endemismo y Biodiversidad: Fauna; Recursos Agrícolas, Ganaderos Apícolas y Cinegéticos; el Montañismo*, marzo 20-22 (pp. 9-19). Granada: Universidad de Granada.

Bell, J. (2002). *Cómo hacer tu primer trabajo de investigación: guía para investigadores en educación y ciencias sociales*. Barcelona: Gedisa.

Benaya, J. y Blanco, R. (2000). Los visitantes y usuarios de los espacios naturales protegidos. En J. Benaya (coordinador), *Manual de buenas prácticas del monitor de naturaleza: Espacios naturales protegidos de Andalucía* (pp. 124-143). Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Bolt, C.M. y Evanas, L. (2007). The Kirkless Greenway Network [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Jornadas Técnicas: Turismo y Salud en las Vías Verdes*, noviembre 7-8. Consulta: 16 de marzo de 2011. Disponible en: <http://www.viasverdes.com/pdf/ivjorn/kikless.pdf>

Bravo, R. (1996). La educación física en el medio natural. En *Enciclopedia tratado de educación personalizada. Personalización en la educación física*. Volumen 19. Madrid: Rialp, S.A.

Bravo, R. y Romero, O. (1998). *Actividades educativo-complementarias en la naturaleza. Juegos utilitarios y de aplicación a la educación física*. Granada: Ediciones Aljibe.

Buhalis, D. (2000). Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21, 97-116.

Calvo, F. J. y De Oña, J. (2006). Metamorfosis del puente anchurón en la línea Linares-Almería [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Congreso de historia ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*, septiembre 20-22. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/descarga.htm

Camps, A., Carretero, J. L. y Landaberea, J.A. (2003). *Aspectos Jurídicos del Deporte en el Medio Natural*. Estudios sobre Ciencias del Deporte, nº 34. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Consejo Superior de Deportes.

Canales, I. Largadera, F. y Perich, M. J. (1995). Lo femenino en las actividades físicas en la naturaleza. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 141-150.

Cañavate, J. L. y Corral, C. (coordinadores) (2004): *La bicicleta como medio de transporte en Andalucía*. Granada: Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.

Carvalho, S. y Riera, A. (1995). Los medios de comunicación social, la formación del profesional y las actividades físicas de aventura en la naturaleza: una aproximación. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 70-75.

Castillo, D., Fajardo, X., Funullet, D. y Funullet, F. (1995). Necesidad de una educación ambiental integrada en la práctica de la actividad deportiva en el medio natural. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 76-79.

Cawood, P. y Somers, D. (2006). *Designing greenways. Sustainable landscapes for nature and people*. Washington: Island Press.

Cea, M^a A. (2001). *Metodología cuantitativa: estrategias y técnicas de investigación social*. Madrid: Síntesis.

Centro Investigaciones Sociológicas (2010). *Encuesta sobre los hábitos deportivos en España 2010. Avance de resultados* [en línea]. Consulta: 5 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.csd.gob.es/csd/estaticos/noticias/DOSSIER-ENCUESTA.pdf>

Colás, M^a P. y Buendía, L. (1998). *Investigación educativa*. Sevilla: Alfar.

Combet, L. (2001). *L'impact socio-économique des voies vertes*. Réseau Vert Européen Greenways for Europe. *Fiche technique 4*. Haundan (Francia): Association Européenne des Voies Vertes.

CONACULTA (2010). *Memoria de los seminarios de vías verdes en México*. Nuevo México: Consejo nacional para la Cultura y las Artes (CONACULTA) y Ceiba Arte Editorial, S.A. de C.V.

Conesa, V. (1997). *Guía metodológica para la evaluación del impacto ambiental*. Madrid: Mundi-Prensa.

Consejería de Medio Ambiente (2007). *Encuesta a los visitantes del Parque Natural de Sierra Norte de Sevilla. Monumento Natural Cerro del Hierro*. Trabajo inédito. Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Consejería de Medio Ambiente (2010). *Ecobarómetro de Andalucía 2010* [en línea]. Consulta: 10 de noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.iesa.csic.es/archivo/eba.pdf>

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte (2007). *Plan general del turismo sostenible de Andalucía 2008-2011* [en línea]. Consulta: 7 de noviembre de 2010. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/pla_nificacion/turismo/367_pgts_definitivo_con_medidas_11_octubre_2007.pdf

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte (2009). *Balance del año turístico en Andalucía, 2008* [en línea]. Consulta: 7 de noviembre de 2010. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/estadisticas/estadisticas-oficiales-de-ctcd/balance_2008.pdf

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte (2010). *Balance del año turístico en Andalucía, 2009* [en línea]. Consulta: 7 de noviembre de 2010. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/estadisticas/estadisticas-oficiales-de-ctcd/balance_2009_def.pdf

Consortio Turístico del Plazaola (2000). *Estudio sociológico del visitante de la vía verde del Plazaola*. Trabajo inédito. Consortio Turístico del Plazaola, España.

Cuadros, F., Antonaya, M^a J., Arance, P., Gómez, M., Moreno, A., Ramirez, J. M. y Torres, A. (2006). Una mirada global al patrimonio ferroviario de Linares [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Congreso de Historia Ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*, septiembre 20-22. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/descarga.htm

Cuéllar, D. (2003). La vía estrecha en Andalucía: desarticulación territorial y entorno [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *III Congreso de Historia Ferroviaria "Siglo y medio de ferrocarril en Asturias"*, septiembre 23-26. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/descarga.htm

Cuellar, D. et al. (2008). *150 años de ferrocarril en Andalucía*. Tomo I. Madrid. Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Cuello, A. (2007). Actividades educativas y medioambientales en itinerarios naturales. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Seminario "camino naturales y vías verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible"*, mayo 8. Consulta: 9 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/semmma07/agustin_cuello_vvsierra.pdf

Curtis, L. (1994). *Survey on recreation. Great Southern Trail Review* [en línea]. Consulta: 7 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.southerntrail.net/documents/Great%20Southern%20Trail%20Review%201994.pdf>

D'Arrigo, F. y Bühler, L. (2008). Turismo e cultura no espaço global. En *V Seminário de Pesquisa em Turismo do MERCOSUL-SeminTUR. Turismo: Inovações da Pesquisa na América Latina*, junho 27-28. Universidade de Casias do Sul, RS, Brasil.

De Andrés, A., Blanco, R., Pertejo, J. y Prats, M. (1995). *Manual ECOTRANS para la mejora de la calidad ambiental de actividades recreativas en la naturaleza*. Edita: ECOTRANS. Madrid.

Debatty, M. D. (2006). Etude de fréquentation et d'impact économique du RAVeL 2002 (pp. 164-168). En Asociación Europea de Vías Verdes, *4^o Conference europeenne sur les voies vertes. Voies vertes urbaines et periurbaines. Actes du colloque 2003*, noviembre 6-8. Consulta: 17 de marzo de 2010. Disponible en: http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Dwnld/RAVeL/Actes_colloque_Liege_2003.pdf

De Figueirêdo, M^a. J. (2005). *Hábitos de actividad física y salud en estudiantes de enseñanza técnica del CEFET de Paraíba, Brasil*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada, Granada.

De Lucas, F. (2003). Psicología social del turismo. En M^a A. Rubio (coordinadora), *Sociología del turismo* (pp.191-212). Barcelona: Editorial Ariel.

Delpy, L. (2001). Turismo, deporte y recursos humanos. En O.M.T. y C.O.I., *1^a Conferencia mundial sobre deporte y turismo* (pp. 119-122). Madrid: Organización Mundial del Turismo y Comité Olímpico Internacional.

Delgado Noguera, M.A. (1996, octubre). *Educación, actividad deportiva y medio ambiente*. Conferencia presentada en Curso *Deporte y medio ambiente*, Andújar, España.

Denniston, D. (1996). *Máxima prioridad: la conservación de los ecosistemas y culturas de montaña*. Bilbao: Bakeaz.

Department of City Planning, City of New York. Transportation Division (2004). *Manhattan Waterfront Greenway master plan* [en línea]. Consulta: 21 de enero de 2011. Disponible en: http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/transportation/mwg_full.pdf

Díaz, V. (2005). *Manual de trabajo de campo en la encuesta*. Cuadernos metodológicos nº 36. Madrid. Centro de Investigaciones Sociológicas.

Dugard, P., Todman, J. y Staines, H. (2010). *Approaching multivariate analysis. A practical introduction*. New York: H. Psychology Press.

Durán, J. (1996). *Deporte, violencia y educación* [en línea]. Consulta: 19 de marzo de 2011. Disponible en: <http://ddd.uab.cat/pub/revpsidep/19885636v5n2p103.pdf>

ESECA (2005). *Análisis sobre realidad y potencialidades turísticas de la vía verde del Aceite*. Trabajo inédito.

Esteve, R. (2001). De las características del deporte y su complementariedad con el turismo. En M. Latiesa, P. Martos y J. L. Paniza, *Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI* (pp. 135-147). Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

EUROPARC-España (2005). *Manual sobre conceptos de uso público en los espacios naturales protegidos*. Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez.

EUROPARC-España (2008). Taller 5. Conectividad ecológica. En J. Puertas, M. Múgica y J. Gómez-Limón (coordinadores y editores) *Actas del XIV Congreso de EUROPARC-España. Avances de la gestión eficaz de las áreas protegidas: retos hasta el 2013*, junio 18-22 (pp. 65-72). Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez.

EUROPARC-España (2009). *Conectividad ecológica y áreas protegidas. Herramientas y casos prácticos*. Monografía 02. Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez.

Farias, E. I. (2000). *El aprovechamiento recreativo, deportivo y turístico de los espacios naturales protegidos: modelos de frecuentación. El caso del Parc Nacional D'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici-España*. Tesis doctoral inédita. Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña, Universidad de Lleida, Lleida.

Farias, E. I. (2000). *El aprovechamiento recreativo, deportivo y turístico de los espacios naturales protegidos: modelos de frecuentación. El caso del Parc Nacional D'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici-España*. Tesis doctoral inédita. Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña, Universidad de Lleida, Lleida.

Farias, E. I. (2011). Managing for recreational experience opportunities: The case of hikers in protected areas in Catalonia, Spain. *Environmental Management*, 47, 482–496.

Faleroni, C. (2001). *Análisis de la gestión deportiva de los espacios naturales del Pallars Sobirà*. Tesis doctoral inédita. Instituto Nacional de Educación Física de Cataluña, Universidad de Barcelona, Barcelona.

- Fernández, R. (1996). *El país frágil. Las montañas deben sobrevivir*. Madrid: Desnivel.
- Fernández, J. S. y Rojas, A. J. (1998a). Trabajo de campo. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 155-168). Madrid: Alianza.
- Fernández, J. S. y Rojas, A. J. (1998b). El informe de investigación. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 179-197). Madrid: Alianza.
- Fernández, A. y González, J. I. (coordinadores) (2000). *Plan SENDA. Desarrollo de un sistema turístico sostenible y competitivo integrado en el espacio rural andaluz*. Sevilla: Dirección General de Planificación Turística. Consejería de Turismo y Deporte.
- Fernández-Quevedo, C., De Miguel, M^a J. y Del Campo, J. (2001). Las actividades en la naturaleza en primaria [en línea]. *Revista Digital Lecturas Educación Física y Deportes*, 38. Consulta: 10 de enero de 2010. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd38/natur1.htm>
- Fraguas, A., Perero, E. Pérez, I. y Queralt, J. (2008). *Guía de medio ambiente y sostenibilidad, aplicados a los deportes no olímpicos*. Barcelona: Fundació Olímpica Barcelona y Fundació Ernest Lluch.
- Fundación ECA Bureau Veritas (2010). *Barómetro anual de la bicicleta España 2010* [en línea]. Consulta: 10 de octubre de 2010. Disponible en: http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometroAnualBicicleta_Espana_0.pdf
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (1998). *Evaluación del uso y estado actual de las vías verdes puestas en servicio por el Ministerio de Medio Ambiente dentro del programa vías verdes*. Trabajo inédito. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2002). *Manual de señalización de vías verdes*. Trabajo inédito. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2003). *Estudio preliminar del uso y valoración de la vía verde del Tajuña*. Trabajo inédito. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2007). *Guía de vías verdes*. Volumen II. Madrid: Anaya S.A. y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2008a). *Guía de vías verdes*. Volumen I. Madrid: Anaya S.A. y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2008b). *Guía de vías verdes*. Volumen III. Madrid: Anaya S.A. y Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Fundación de la Vía Verde de la Sierra y Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz (2005). *Plan de actuación para el desarrollo de la imagen de marca de la vía verde de la Sierra*. Trabajo inédito. Fundación de la Vía Verde de la Sierra y Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz, España.

Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas (2008). *La vía verde de la Sierra como producto turístico actual*. Trabajo inédito. Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, España

Fullana, P. y Ayuso, S. (2002). *Turismo sostenible*. Barcelona: Rubes.

Funullet, F. (1995). Propuesta de clasificación de las actividades deportivas en el medio natural. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 124-129.

F. Martín, M. C. (2006). Le programme des chemins naturels (pp. 109-115). En Asociación Europea de Vías Verdes, *4^o Conference europeenne sur les voies vertes. Voies vertes urbaines et periurbaines. Actes du colloque 2003*, noviembre 6-8. Consulta: 17 de marzo de 2010. Disponible en: http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Dwnld/RAVeL/Actes_colloque_Liege_2003.pdf

Gabriel, J. y Barroeta, P. (1994). Propuestas operativas urgentes para la reconversión de ferrocarriles en desuso en corredores medioambientales. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 109-117) Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

García, A. (1981). *Del tren (83 notas o canciones)*. Madrid: Lucina.

García, G. (1995). La aportación de las empresas ferroviarias al programa de vías verdes. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Viviendo la vía II seminario sobre utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso*, abril 27-29 (pp. 1-10). Arcos de la Frontera: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

García, M. (2000). El empleo de encuestas en la investigación sociológica del turismo en los lugares de destino. En M. Latiesa y A. Álvarez (compiladores-editores), *El turismo en la sociedad contemporánea: diversificación, competitividad y desarrollo* (pp. 9-28). Granada: Proyecto Sur de Ediciones.

García Ferrando, M (2000). La encuesta. En M. García Ferrando, J. Ibáñez y F. Alvira (editores), *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación* (pp. 167-201). Madrid: Alianza.

García Ferrando, M. (2001). *Los españoles y el deporte: prácticas y comportamientos en la última década del siglo XX. Encuesta sobre los hábitos deportivos de los españoles, 2000*. Madrid: Ministerio de Educación, Cultura y Deporte. Consejo Superior de Deportes.

García Ferrando, M. (2005). Turismo deportivo y turismo de salud. En D. Blanquer (dirección), *Salud, deporte y turismo* (pp. 11-31). Valencia: Tirant lo Blanch.

García Ferrando, M. (2006a). *Socioestadística. Introducción a la estadística en sociología*. Madrid: Alianza.

García Ferrando, M. (2006b). *Posmodernidad y deporte: entre la individualización y la masificación. Encuesta sobre los hábitos deportivos de los españoles, 2005*. Madrid: Consejo Superior de Deportes y Consejo de Investigaciones Sociológicas.

García Ferrando, M., Álvarez, A. y Latiesa, M. (2007). Sociología del turismo, ocio y deporte. En M. Pérez (compilador), *La sociología en España* (pp. 239-260). Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas y Federación Española de Sociología.

García Ferrando, M. y Lagardera, F. (2009). La perspectiva sociológica del deporte. En M. García Ferrando, N. Puig y F. Lagardera (compiladores), *Sociología del deporte* (pp. 11-42). Madrid: Alianza Editorial.

García, J. (2006). Cronología básica del ferrocarril español de vía ancha [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Congreso de historia ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*, septiembre 20-22. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/download.htm

Gómez, A. (1997, octubre). *Impacto ambiental de las actividades físico-deportivo-recreativas en la naturaleza*. Conferencia presentada en las I Jornadas Deporte y Naturaleza. Málaga, España.

Gómez, A. et al. (1996). Las actividades deportivas en la naturaleza y su impacto ambiental. En J. Chacón y J. L. Rosúa (editores), *Iª Conferencia internacional Sierra Nevada. Conservación y desarrollo sostenible. Volumen III Endemismo y Biodiversidad: Fauna; Recursos Agrícolas, Ganaderos Apícolas y Cinegéticos; el Montañismo*, marzo 20-22 (pp. 223-232). Granada: Universidad de Granada.

Gómez, J. A. y Coves, J. V. (2000). *Trenes, Cables y Minas de Almería*. Almería: Instituto de Estudios Almerienses.

Gómez, A. (2002). Consecuencias del triángulo deporte, turismo y medio ambiente: prevención y evaluación de impacto ambiental de las actividades físico-deportivo-recreativas en la naturaleza. En S. Rebollo (compiladora), *Curso sobre Deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 97-129). Málaga: Instituto Andaluz del Deporte.

Gómez-Limón, J. y De Lucio, J.V. (1992). *Modelo de frecuentación recreativa en un espacio natural protegido*. Serie Documentos nº 7. Soto del Real (Madrid): Centro de Investigación Fernando González Bernáldez.

Gómez-Limón, J., Medina, L., Atance, I. y Garrido, A. (2003). Los visitantes de la comarca de Doñana. *Sostenible Monográfico*, 4. Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez / EUROPARC-España.

Gómez, E. (2008). La red de rutas verdes del territorio histórico de Álava [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Foro de iniciativas y experiencias de vías verdes*, junio 19. Consulta: 28 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/estella/egchico_dipalava.pdf

González, A. y Padilla, J. L. (1998). La entrevista. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 141-153). Madrid: Alianza.

González, A., Padilla, J. L. y Pérez, C. (1998). La calidad de la encuesta. En A.J. Rojas, J.S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 199-214). Madrid: Alianza.

González, M. y Moyano, E. (2007). Sociología rural (1). En M. Pérez (compiladores), *La sociología en España* (pp. 107-141). Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas y Federación Española de Sociología.

González, R, Garrido, I., Ruiz, N. y Luque, D. (2008). La actividad física en el medio natural como contenido del área de E.F. En S. Baena (coordinadora), *Las actividades físicas en el medio natural. Orientaciones didácticas* (pp. 22-25). Granada: Educatori.

González, M.E. y Santana, M.A. (2009). El papel del ciclismo recreativo en el marco del turismo. En M. Latiesa, M. García Ferrando y A. Álvarez (coordinadores), *Sociología del ocio y del turismo: tipos, planificación y desarrollo* (pp. 191-209). Granada: Universidad de Granada.

Granero, A. (2004). *Expectativas y vivencias en la actividad físico-deportiva del peregrino. Un antes y un después en el camino de Santiago*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad de Almería, Almería.

Granero, A. (2007). Las actividades físico-deportivas en la naturaleza y la industria turística [en línea]. *Revista Internacional de Medicina y Ciencias de la Actividad Física y el Deporte*, 7, 26, 111-127. Consulta: 30 de enero de 2009. Disponible en: <http://cdeporte.rediris.es/revista/revista26/artactnatural52.htm>.

Granero, A. y Baena, A. (2007). Importancia de los valores educativos de las actividades físicas en la naturaleza. *Revista Habilidad Motriz*, 29, 5-14.

Great Southern Trail Action Group (1994). *Great southern Trail Review 1994* [en línea]. Consulta: 7 de enero de 2011. Disponible: <http://www.southerntrail.net/documents/Great%20Southern%20Trail%20Review%201994.pdf>

Great Southern Trail Ltd.- Slí Luimneach/Ciarrái, (2002). *An ecological report on the Barnagh Tunnel and its environs* [en línea]. Consulta: 7 de enero de 2011. Disponible: <http://www.southerntrail.net/documents/Southern%20Trail%20Ecological%20Report%20November%202002.pdf>

Greenways Incorporated and Arbor Engineering (2007). *Trails & Greenways master plan city of Greenville* [en línea]. Consulta: 21 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.greenvillesc.gov/ParksRec/Trails/MasterPlan.aspx>

Guillén, R., Lapetra, S. y Casterad, J. (2000). *Actividades en la naturaleza*. Barcelona: INDE.

Gutiérrez-Dávila, M. y Oña, A. (2007). *Metodología en las ciencias del deporte*. Madrid: Síntesis.

Hammerl-Cavanna, M. y De Andrés, A. (1994). Las rutas verdes, fórmula de turismo consciente y responsable para el disfrute del medio ambiente. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 51-62). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Harnik, P. (1994). Programa de "greenways" sobre los ferrocarriles desafectados de servicio en Estados Unidos. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 63-72). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Hartig, T. (2006). Using greenways to amplify the health benefits of physical activity [cd]. En Consorci Vies Verdes de Girona, *Jornadas Técnicas Europeas sobre Vías Verdes. Las vías verdes en Europa. Ejemplos de dinamización de los usos, planificación y gestión*, noviembre 24- 25. Girona: Consorci Vies Verdes de Girona.

Hernández, A. (2008). Las vías verdes, un recurso didáctico. *Tándem: Didáctica de la educación física*, 27, 73-78.

Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2003). *Metodología de la investigación*. México D.F.: McGraw-Hill Interamericana.

Hernández, A., Aizpurúa, N. y Aycart, C. (2011). *Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Herrera, L. (1995). *Hacia una política turística para el siglo XXI*. Madrid: Fundación Actilibre.

Heinemann, K. (1991). Tendencias de la investigación social aplicada al deporte. En VV.AA., *Políticas deportivas e investigación social* (pp. 5-41). Pamplona: Gobierno de Navarra.

Heinemann, K. (2001). Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI. En M. Latiesa, P. Martos y J. L. Paniza (compiladores), *Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI*. Volumen I (pp. 43-57). Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

Hidalgo, S. (2006). *Uso público en parques naturales. Análisis comparado de Andalucía y Castilla y León*. Tesis doctoral inédita. Instituto de Desarrollo Regional, Universidad de Granada, Granada.

Hutt, C. (1994). Programas concretos de reconversión de ferrocarriles británicos en rutas verdes. La experiencia de Sustrans. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 141-149). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

International Tourism Consulting Group -IKP- (2002). *Guide to global travel trends 2002-2003 Special Report*. Munich: IPK, OMT, ETC/CET, TVA and PATA.

Instituto de Estudios Turísticos (2009). *Informe anual de FRONTUR (Encuesta de Movimientos Turísticos en Frontera y EGATUR (Encuesta de Gasto Turístico)* [en línea]. Consulta: 6 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es/informes/documentacion/egatur/Frontur-Egatur2009.pdf>

Instituto de Estudios Sociales Avanzados y Consejería de Medio Ambiente (2010). *Ecobarómetro de Andalucía 2010* [en línea]. Consulta: 7 de febrero de 2011. Disponible en: http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/portal_web/web/temas_ambientales/educacion_y_voluntariado_ambiental/Sensibilizacion/Ecobarometro/eba_2010_iesa.pdf

Jiménez, D. (1994). Política diseñada por el MOPT para la recuperación de infraestructuras lineales en España: El Plan Tejido Verde. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 27-40). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Jiménez-Landi, A. (1998): *Breve historia de la Institución Libre de Enseñanza*. Sevilla: Junta de Andalucía-Consejería de Educación y Ciencia y Fundación el Monte.

Jubert, J. (1994). Política de RENFE frente a la reutilización de sus Líneas desafectadas de servicio de tráfico débil. Proyectos y directrices para futuras actuaciones. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 189-197). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Keller, P. (2001). Turismo, deporte y medio ambiente. En O.M.T. y C.O.I., *1ª Conferencia mundial sobre deporte y turismo*, febrero 22-23 (pp. 113-118). Madrid: Organización Mundial del Turismo y Comité Olímpico Internacional.

Kaufman, L. y Rousseeuw, P. J. (1990). *Finding groups in data: an introduction to cluster analysis*. New York: Wiley.

Kurtzman, J. (2000b). Sport and tourism relationships: a unique reality. En B. Ritchie y D. Adair (editores), *Sports generated tourism: exploring the nexus, First Australian sports tourism symposium*, october 5-7 (pp.5-22). Canberra: ACT, Tourism Program, University of Canberra.

Kurtzman, J. (2001). Turismo, deporte y cultura. En O.M.T. y C.O.I., *1ª Conferencia mundial sobre deporte y turismo*, febrero 22-23 (pp. 99-111). Madrid: Organización Mundial del Turismo y Comité Olímpico Internacional.

Lagardera, F. y Martínez, J.R. (1998). Deporte y Ecología: La emergencia de un conflicto. En M. García Ferrando, F. Lagardera y N. Puig (coordinadores), *Sociología del Deporte* (pp. 179-204). Madrid: Alianza.

Lagardera, F. (2002). Desarrollo sostenible en el deporte, el turismo y la educación física. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 67, 70-79.

Lagardera, F., García Ferrando, M. y Latiesa, M. (2009). Deporte y ecología: la emergencia de un conflicto. En M. García Ferrando, N. Puig y F. Lagardera (compiladores), *Sociología del deporte* (pp. 187-219). Madrid: Alianza.

Lamoneda, J. (2010). *¿Cuánto sabes de... las actividades físicas en el medio natural?*. Sevilla: Wanceulen Editorial Deportiva.

Lapetra, S. y Guillén, R. (2005). La motricidad de las actividades físico-deportivas en la naturaleza. La función recreativa de su práctica en la sociedad contemporánea. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 80, 53-62.

Lapetra, S. y Guillén, R. (2010). *Ocio deportivo en la naturaleza*. Textos Docentes, nº 171. Zaragoza: Prensas Universitarias de Zaragoza.

Lauterborn, D. (2002). Nuevas tendencias en las prácticas deportivas de la juventud en Europa [en línea]. *Revista Digital Lecturas Educación Física y Deportes*, 49. Consulta: 2 de enero de 2010. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd49/modas.htm>

Latiesa, M., Paniza, J.L. y Madrid, V. (2000). Turismo y deporte: algunas consideraciones sobre su conceptualización y taxonomía. En M. Latiesa, S. Álvarez (editores), *El turismo en la sociedad contemporánea: diversificación, competitividad y desarrollo*. Granada: Urbano Delgado.

Latiesa, M. (2000). Validez y fiabilidad de las observaciones sociológicas. En M. García Ferrando, J. Ibáñez y F. Alvira (compiladores), *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación* (pp. 409-443). Madrid: Alianza Editorial.

Latiesa, M. (2001). Evolución y tendencias de la conexión entre turismo y deporte. En M. Latiesa, P. Martos y J. L. Paniza (compiladores), *Deporte y cambio social en el umbral del siglo XXI Volumen I*. (pp.83-100). Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

Latiesa, M., Rebollo, S. y Paniza, J. L. (2002). Deporte, turismo y salidas profesionales. En S. Rebollo y M. Latiesa (editoras), *Salidas profesionales en el campo del turismo deportivo* (pp. 15-34). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Latiesa, M. (2003). Metodología de la investigación social para el turismo. En M^a A. Rubio (coordinadora), *Sociología del turismo* (pp.83-102). Barcelona: Ariel.

Latiesa, M. y Paniza, J. L. (2006). Turistas deportivos. Una perspectiva de análisis. *Revista Internacional de Sociología*, 44, 133-149.

León, K. y Parra, M. (2001) Nuevas tendencias deportivas: deportes de LIZ [en línea]. *Revista digital de Educación Física y Deportes*, 30. Consulta: 2 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd30/liz.htm>

López, V. M. y López, E. M. (1996). Las actividades físicas en la naturaleza como instrumentos de reflexión y educación ambiental en la educación secundaria. *Revista Española de Educación Física*, 3, 4-10.

Lumsdon, L. (2006). The national cycle network: economic impacts [cd]. En Consorci Vies Verdes de Girona, *Jornadas Técnicas Europeas sobre Vías Verdes. Las vías verdes en Europa. Ejemplos de dinamización de los usos, planificación y gestión*, noviembre 24-25. Girona: Consorci Vies Verdes de Girona.

Luque, P. (2000, mayo). *Actividades físicas en la naturaleza. Impactos ambientales y soluciones específicas y prácticas*. Comunicación presentada en I Congreso sobre deporte de aventura. Aranda de Duero (Burgos), España.

Luque, P. (2001). *Los deportes de naturaleza y sus efectos ambientales*. Línea de Investigación del Programa de Doctorado de Ciencias Ambientales. Trabajo inédito. Facultad de Ciencias Ambientales, Universidad de Granada, Granada.

Luque, P. (2010). *Vía Verde de la Subbética y educación física*. Poster presentado en V European Greenways Conference. Madrid, España.

Luque, P. (en prensa). *En educación física, ¿se vive la vía?*. Comunicación aceptada en el IX Congreso internacional sobre la enseñanza de la educación física y el deporte escolar, septiembre de 2011. Úbeda (Jaén), España.

Luque, P., Baena, A. y Granero, A. (en prensa). Buenas prácticas para un desarrollo sostenible en los eventos deportivos en el medio natural. *Interciencia. Revista de Ciencia y Tecnología de América*.

Luque, P. y Rebollo, S. (2011). Perfil deportivo de los usuarios-visitantes de las vías verdes de Andalucía. En *CD–Colección Congresos, nº 15. VII Congreso nacional de ciencias del deporte y la educación física, Pontevedra*. Alcoy (Alicante): Altorendimiento.

Luque, A. M^a (2004a). *Evaluación de la aptitud del territorio para la práctica del senderismo*. Málaga: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga.

Luque, A. M^a (2004b). *Los factores de localización espacial para actividades turístico-deportivas en la naturaleza*. Málaga: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Málaga.

Luque, A. M^a (2006a). La ruta en bicicleta de montaña como actividad deportiva, recreativa y turística [en línea]. En AGESPORT Andalucía, *IV Congreso AGESPORT Andalucía "Turismo deportivo y desarrollo"*, abril 20-22. Consulta: 13 de noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.agesport.org/agesport/wp-content/uploads/2009/11/comunicacion2006-01.pdf>

Luque, A. M^a (2006b). La evaluación del medio rural para el desarrollo sostenible de las actividades físico-deportivas en la naturaleza. En D. Moscoso y E. Moyano (coordinadores), *Deporte y desarrollo rural* (pp.115-143). Málaga: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Luque, A. M^a (2006c). Las rutas ecuestres como actividad deportiva, recreativa y turística. *Baetica. Estudios de Arte, Geografía e Historia*, 28, 413-433.

Macaya, G. (2004). La contribución del turismo y el deporte al desarrollo sostenible. *APUNT: Educación Física y Deportes*, 78, 51-55.

Madrid, M^a V. (2006). *Estudio sobre el turismo activo y deportivo en Granada*. Granada: Diputación de Granada y Turismo de Granada Patronato Provincial.

Manzano, V. G., Rojas, A. J. y Fernández, J. S. (1996). *Manual para encuestadores. Fundamentos del trabajo de campo. Aspectos prácticos*. Barcelona: Ariel.

Manzano, V. (1998). Selección de muestras. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 51-97). Madrid: Alianza.

Manzano, V. y González, A. (1998). Selección del encuestado. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 99-113). Madrid: Alianza.

Márcia, A., De Deus, H. L. y Olivera, J. (2008). El Crecimiento del ecoturismo y de las actividades físicas de aventura en la naturaleza (AFAN): elementos para comprender la situación actual en España y Brasil. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 94, 45-53.

Marrickville Council (2009): *Cooks River to Iron Cove Greenway master plan and coordination strategy* [en línea]. Consulta: 21 de enero de 2011. Disponible en: http://www.greenway.org.au/files/GW_mplan_nov09_email.pdf

Martínez, J.C. (2008). La vía verde de la Camocha Gijón [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Foro de iniciativas y experiencias de vías verdes*, octubre 22. Consulta: 28 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/santiagoc/jcmartinez_aytogijon.pdf

Martínez, J., Hortal, A. y Ballester, M. (2009). Vías verdes: caminos por explorar. *Cuadernos de pedagogía*, 387, 38-40.

Martos, P. (1999). *El sistema turístico-deportivo de las estaciones de esquí y montaña españolas*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias Políticas y Sociología, Universidad de Granada, Granada.

Martos, P. (2002a). El medio natural como punto de encuentro de turismo y deporte. Crecimiento y diversificación. En S. Rebollo y M. Simoes (compiladoras), *Nuevas tendencias de práctica físico-deportiva en el medio natural* (pp. 3-14). Granada: Universidad de Granada.

Martos, P. (2002b). Montaña, turismo y deporte. En S. Rebollo y M. Latiesa (editoras), *Salidas profesionales en el campo del turismo deportivo* (pp. 155-170). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Martos, P. y Salguero, A. (2009). Análisis de los modelos deportivos en la sociedad actual. En A. Vilanova, J. Castillo, A. Fraile, M. González, J. Martínez, N. Puig, P. Rodríguez, R. Sánchez, R. y S. Soler (compiladores), *Deporte, salud y medioambiente*. Investigación social y deporte nº 9 (pp. 131-141). Madrid: Librerías Deportivas Esteban Sanz.

Maryland Greenways Commission (1994). *Analysis of economic impacts of the Northern Central Rail Trail* [en línea]. Consulta: 5 de enero de 2010. Disponible en: <http://ntl.bts.gov/DOCS/430.html>.

Mató, E. (2007). Consorci vías verdes de Girona. En Consejería de Medio Ambiente, *Foro de expertos sobre corredores verdes y vías verdes*, marzo 22-23 (pp.74-78). Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Mató, E. (2010). Girona greenways social and economic benefits [en línea]. En Asociación Europea de Vías Verdes, *V European Greenways Conference*, junio 10-12. Consulta: 28 de diciembre de 2010. Disponible en: http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s5_1_emato_vvgirona.pdf

Maximixe Consult S.A.C. (2003). *Estudio sobre la tendencia de la demanda internacional y de los segmentos relevantes para el cluster turístico del Cusco*. Lima: Gobierno del Perú. Ministerio de Trabajo y Promoción de Empleo y Prompyme.

Menacho, F. (2007). Vía verde de la Sierra como producto turístico. En Consejería de Medio Ambiente, *Foro de expertos sobre corredores verdes y vías verdes*, marzo 22-23 (pp.22-24). Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Merino, A. (2011). Actividades en el medio natural: organización de programas de senderismo [en línea]. En Masters andaluz interuniversitario en gestión deportiva 2010-2011, mayo 27. Consulta: 2 de junio de 2011. Disponible en: http://issuu.com/antoniomerinomandy/docs/exposicion_2011_amerino_2_modo_de_compatibilidad_

Meyer, K. (1999). *Cómo cagar en el monte*. Madrid: Ediciones Desnivel.

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2004). *El turismo de naturaleza en España y su plan de impulso* [en línea]. Consulta: 24 de enero de 2011. Disponible en:

<http://www.proyectos.com/public/resources/re/tu/090308-Plan%20impulso%20turismo%20naturaleza.pdf>

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008a). *Plan del turismo español horizonte 2020* [en línea]. Consulta: 24 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.turismo2020.es/index.php?/esp/documentacion>

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008b). *Plan del turismo español 2008-2012* [en línea]. Consulta: 24 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.turismo2020.es/index.php?/esp/documentacion>

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008c). Turismo de montaña. En *Estudios de productos turísticos nº 9* [en línea]. Consulta: 25 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.tourspain.es/NR/rdonlyres/BE4C3474-E960-4150-9316-60FD56181D82/18739/turismomontana200994.pdf>

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008d). *Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo en vías verdes* [en línea]. Consulta: 8 agosto de 2010. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio_productociclotur_vv08.pdf

Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1995). *Líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Ministerio de Educación y Cultura y Ministerio de Industria y Energía (1998a). Libro blanco I+D en el deporte. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura. Consejo Superior de Deportes.

Ministerio de Educación y Cultura y Ministerio de Industria y Energía (1998b). Libro verde I+D en el deporte. Madrid: Ministerio de Educación y Cultura. Consejo Superior de Deportes.

Ministerio de Medio Ambiente (2003). *Grado de aceptación y uso de los caminos naturales del medio ambiente*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.

Ministerio de Medio Ambiente (2007). *Libro verde de medio ambiente urbano. Tomo I* [en línea]. Consulta: 10 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.bcnecologia.net/documentos/libroverde.pdf>

Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (2010). *Guía de los caminos naturales de España*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

Miracle, L. (1994). *Nuevos deportes de aventura y riesgo*. Barcelona: Planeta.

Miranda, J., Lacasa, E., y Muro, I (1995). Actividades físicas en la naturaleza: un objeto a investigar. Dimensiones científicas. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 53-69.

Miranda, J., Olivera, J. y Mora, A. (1995). Análisis del ámbito empresarial y de la difusión sociocultural de las actividades físicas de aventura en la naturaleza. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 130-136.

Montoso, F.J. (2002). La comercialización de actividades deportivas turísticas. En S. Rebollo (compiladora), *Curso sobre deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 31-48). Málaga: Instituto Andaluz del Deporte.

Moscoso, D. (2003). *La montaña y el hombre en los albores del siglo XXI. Una reflexión sociológica sobre la situación en España*. Huesca: Barrabés.

Moscoso, D. (2006). La sociología del deporte en España. Estado de la cuestión. *Revista internacional de sociología*, 44, 177-204.

Moscoso, D. (2008). *Reestructuración rural. Análisis de las prácticas deportivas de naturaleza en el desarrollo rural en Andalucía*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Sociología, UNED, Madrid.

Moya, Y. (2004). *El grado de satisfacción de los usuarios y su relación con la calidad del servicio, en el programa de senderismo de la diputación de Granada. Análisis y estudio de los diferentes programas de senderismo en la provincia de Granada*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada, Granada.

Moyano, E., Garrido, F y Moscoso, D. (2004). Los campos conflictuales emergentes en torno a las prácticas deportivas, turísticas y medioambientales en los espacios naturales y las zonas rurales. Estudio de casos. En A. Álvarez (coordinador), *Turismo, ocio y deporte. VIII Congreso español de sociología transformaciones globales: confianza y riesgo. Grupo: turismo, ocio y deporte*, septiembre 23-25 (pp. 499-518). A Coruña: Universidade da Coruña.

Mourek, D. (2006). Greenways and nature interpretation, examples from central and eastern Europe [cd]. En Consorci Vies Verdes de Girona, *Jornadas Técnicas Europeas sobre Vías Verdes. Las vías verdes en Europa. Ejemplos de dinamización de los usos, planificación y gestión*, noviembre 24-25. Girona: Consorci Vies Verdes de Girona.

Mugarra, A. (2000). *Sin dejar huella*. Madrid: Desnivel.

Música, M. y De Lucio, J.V. (1992). Tipología de los visitantes que acuden a los parques nacionales. *Quercus*, 78, 34-39.

Música, M. (1993). *Modelos de demanda paisajística y uso recreativo de los espacios naturales*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.

Música, M. (1994). *Modelos de demanda paisajística y uso recreativo de los espacios naturales*. Serie Documentos nº 16. Soto del Real (Madrid): Centro de Investigación Fernando González Bernáldez.

Muñoz, F. (1994). Turismo rural integrado, una fórmula innovadora basada en un desarrollo científico. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 83-102). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Muñoz, M. (2003). FEVE: la empresa pública española de los ferrocarriles de vía estrecha [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *III Congreso de historia ferroviaria "siglo y medio de ferrocarril en Asturias"*, septiembre 23-26. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.docutren.com/archivos/gijon/pdf/sa3.pdf>

Muñoz, M., Gómez-Limón, J. y Arias, F. (2007). *Catálogo de buenas prácticas en materia de accesibilidad en espacios naturales protegidos*. Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez.

Mudent, Ll. y Coenders, G. (2006). *Encuesta usuarios vías verdes de Girona*. Trabajo inédito. Consorci de Vías Verdes Girona, España.

Navarrete, J. y González, J. (2003). *Valorando las áreas protegidas*. Madrid: Vision Net.

Nasarre, J. M., Hidalgo, G. M^a y Lucia, P. (2001). *La vertiente jurídica del montañismo*. Zaragoza: PRAMES.

Nasarre, J. M. (2006). Las actividades turístico-deportivas en los espacios naturales: disfunciones e incoherencias en el marco del desarrollo rural. En D. Moscoso y E. Moyano (coordinadores), *Deporte y Desarrollo Rural* (pp.185-194) Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Norusis, M. J. (2011). *IBM SPSS statistics 19 statistical procedures companion* [en línea]. Consulta: 13 de abril de 2011. Disponible en: http://www.norusis.com/pdf/SPC_v19.pdf

Observatorio Andaluz del Deporte (2009). Hábitos y actitudes de la población andaluza ante el deporte. Sevilla: Empresa Pública de Deporte Andaluz. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Olivera, J. y Olivera, A. (1995a). La crisis de la modernidad y el advenimiento de la posmodernidad: el deporte y las prácticas físicas alternativas en el tiempo de ocio activo. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 10-29.

Olivera, A. y Olivera, J. (1995b). Propuesta de una clasificación taxonómica de las actividades físicas de aventura en la naturaleza. Marco conceptual y análisis de los criterios elegidos. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 108-123.

O.M.T. (2002). *Tourism 2020 vision: Europe*. Madrid: World Travel Organization.

Ortega, E. (2009). *Manual de bases metodológicas de la investigación en ciencias de la actividad física y el deporte*. Murcia: Diego Marín Librero Editor.

Ortego, M. (2001). Medio ambiente de montaña. En VV.AA., *Certificado de iniciación al montañismo. Texto oficial del primer nivel de enseñanza de la escuela española de alta montaña* (pp. 21-52). Cuarte (Huesca): Barrabés.

Ortiz, I. (2007). Espacios para el disfrute de la población local. Red andaluza de vías pecuarias [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Seminario “camino naturales y vías verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible”*, mayo 8. Consulta: 16 de marzo de 2011. Disponible en: http://www.viasverdes.com/pdf/semmma07/inmaculada_ortiz_viaspecuarias.pdf

Otero, J. M. (2004). *Hábitos y actitudes de los andaluces ante el deporte 2002*. Cádiz: Consejería de Turismo y Deporte. Observatorio del Deporte Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Padilla, J. L., González, A. y Pérez, C. (1998). Elaboración del cuestionario. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos Teóricos y Aspectos Prácticos* (pp. 115-140). Madrid: Síntesis.

Palomares, J. (2003). *Motivaciones, hábitos físico-deportivos y usos de los espacios del parque periurbano “Dehesa del Generalife”*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Granada, Granada.

Palomares, J. (2005). Nuevas tendencias en la actividad física y deportiva: un ejemplo de la creciente diversificación y complejidad de las prácticas. *RETOS. Nuevas Tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 8, 5-10.

Palomino, J. L. (2009). El ferrocarril del aceite. Arteria de la campiña oriental andaluza [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *V Congreso de historia ferroviaria*, octubre 14-16. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: http://www.docutren.com/congreso_palma/pdfs/com/Ses04/0408_Palomino.pdf

Palou, P. (2008). Deporte y turismo: reflexiones y perspectivas. En M. Guillén y L. Ariza, *Educación física y ciencias afines “Alternativas de integración y salud para el hombre y la mujer del siglo XXI”* (pp. 557-563). Córdoba: Universidad de Córdoba.

Parra, M., Rovira, C.M., Ortiz, R. y Pérez, O. (2000). Valores educativos de la aventura interior. En Ayuntamiento de Dos Hermanas y Patronato Municipal de Deportes, *I Congreso nacional de deporte en edad escolar*, noviembre 17-19 (pp. 453-463). Dos Hermanas: Ayuntamiento de Dos Hermanas y Patronato Municipal de Deportes.

Parra, M. et al. (2001a, marzo). *Bondades educativas de las actividades físicas en la naturaleza y los deportes de aventura y riesgo*. Ponencia presentada en *Curso Aventúrate en tu centro*. Córdoba, España.

Parra, M. (2001b). *Programa de actividades físicas en la naturaleza y deportes de aventura para la formación del profesorado de segundo ciclo de secundaria*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Educación, Universidad de Granada, Granada.

Parra, M., Luque, P. y Rovira, C. (2002). Aproximación taxonómica de las actividades físicas en la naturaleza en centros educativos. *RETOS. Nuevas Tendencias en Educación Física, Deporte y Recreación*, 2, 4-13.

Pérez, M. (1999). *La guía del ecoturismo o cómo conservar la naturaleza a través del turismo*. Madrid: Ediciones Mundi-Prensa.

Pérez y Pérez, L., Barreiro, J., Álvarez-Farizo, B. y Barberán, R. (1996). Tipología de visitantes y valor de uso recreativo del Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido [en línea]. Consulta: 15 de enero de 2011. Disponible en: http://www2.cita-aragon.es/citarea/bitstream/10532/288/1/10532-80_88.pdf

Pérez, F. y Román, A. (2006). Los proyectos del ferrocarril en la provincia de Cádiz en el siglo XIX [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Congreso de historia ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*, septiembre 20-22. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/download.htm

Pérez, J., Román, A. y Mazarro, A. L. (2006). La influencia del ferrocarril sobre la población de Chipiona (Cádiz) [en línea]. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *IV Congreso de historia ferroviaria "150 años de ferrocarril en Andalucía: un balance"*, septiembre 20-22. Consulta: 14 de enero de 2011. Disponible en: www.docutren.com/archivos/malaga/download.htm

Pérez, C., Rojas, A. J. y Fernández, J. S. (1998). Introducción a la investigación social. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 17-29). Madrid: Síntesis.

Perrusson, J. P. y Mercat, N. (2010). Les retombées économiques du tourisme à vélo. Exemple du Tour de Bourgogne à vélo [en línea]. En Asociación Europea de Vías Verdes, *V European Greenways Conference*, junio 10-12. Consulta: 28 de diciembre de 2010. Disponible en: http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s5_2_nmercat_jperrusson_bourgogne.pdf

Pliego, D. (1996a, septiembre). *Elementos de discusión sobre el impacto producido por las actividades que se realizan en la montaña como "terreno de juego"*. Ponencia presentada en I Jornadas sobre los deportes al aire libre y la protección de la montaña valenciana. Valencia, España.

Pinos, M. (1997c). *Actividades físico deportivas en la naturaleza*. Madrid: Gymnos.
Powell, M. (2010). Beneficios sociales y económicos y de las vías verdes. Sociedad de vías fluviales de Lincolnshire. Lincolnshire County Council - Reino Unido [en línea]. En Asociación Europea de Vías Verdes, *V European Greenways Conference*, junio 10-12. Consulta: 28 de diciembre de 2010. Disponible en: http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s5_2_mpowell_lincolnshire.pdf

PRAMES (2003). *Estudio de aproximación ambiental y socioeconómica a la influencia de las actividades de senderismo y excursionismo en la provincia de Huesca*. Huesca: Diputación Provincial de Huesca. Área de Desarrollo y Comercialización.

Puertas, I. y Paniza, J. L. (2007). Ecoturismo, sostenibilidad y comunidad local. En P. Rodríguez, R. Ciria, y P. Moreira (coordinadores), *Turismo y sociedad en Andalucía* (pp.307-331). Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Puig, N. y Heinemann, K. (1991). El deporte en la perspectiva del año 2000 [en línea]. *Papers de Sociología*, 38, 123-141. Consulta: 5 de mayo de 2011. Disponible en: <http://www.raco.cat/index.php/papers/article/view/25115/58463>

Querol, S. y Marco García, J.M. (1998). *Créditos variables de actividades en la naturaleza (la orientación y la escalada)*. Colección Educación Física & Enseñanza. Barcelona: Paidotribo.

Quiroz, M. (2002). Actividades físico-deportivas de aventura (AFA). Aproximación inicial a la reflexión sobre los deportes de riesgo [en línea]. *Revista Digital Lecturas Educación Física y Deportes*, 52. Consulta: 10 de enero de 2010. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd52/afa.htm>

Rails to Trails Conservancy (1998). *A study or opposition to rail-trails and strategies for success* [en línea]. Consulta: 15 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/tgc_commsentiment.pdf

Rails to Trails Conservancy (2000). *Design, management, and operating characteristics of 61 trails along active rail lines* [en línea]. Consulta: 15 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Rails-with-Trails%20Report%20reprint_1-06_lr.pdf

Rails to Trails Conservancy (2004). *Cross alameda trail vision* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/whatwedo/TrailDART/Report_CrossAlameda.pdf

Rails to Trails Conservancy (2005). *Trail user survey workbook. How to conduct a survey and win support for your trail. Sample Surveys and Methods* [en línea]. Consulta: 20 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/UserSurveyMethodology.pdf

Rails to Trails Conservancy (2006). *Pine Creek Rail Trail 2006. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/RTC_PineCreekGuide_web.pdf

Rails to Trails Conservancy (2008). *Perkiomen Rail Trail 2008. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Perkiomen_Trail_Users_Survey_Final.pdf

Rails to Trails Conservancy (2009a). *Ghost Town Trail 2009. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherewework/northeast/Ghost_Town_Trail_User_Survey_LR.pdf

Rails to Trails Conservancy (2009b). *Schuylkill River Trail 2009. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherewework/northeast/Schuylkill%20River%20Trail%20Users%20Survey_Final_low%20res.pdf

Rails to Trails Conservancy (2009c). *Trail user surveys and economic impact. A comparison of trail user expenditures 2009* [en línea]. Consulta: 10 de agosto de 2010. Disponible en: http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Comparison_of_Trail_Users_Surveys_FINAL.pdf

Rails to Trails Conservancy (2010). *Armstrong Trail 2010. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de marzo de 2011. Disponible en: http://www.armstrongtrail.org/pdf/Survey_Impact_Analysis_2010.pdf

RAVeL (2005). *Maquette Ravel. Ministère de la région wallonne. DGATLP – Division de l'Aménagement et de l'Urbanisme* [en línea]. Consulta: 15 de agosto de 2010. Disponible en: <http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Dwnld/RAVeL/MaquetteRavel.pdf>

Rawleign, B. (2010). *Hiker typology* [en línea]. Consulta: 20 de marzo de 2011. Disponible en: <http://amateurguidebook.blogspot.com/search/label/Hiker%20Typology>

Rebollo, S. (1998). *Análisis de las variables que determinan la situación deportiva del entorno rural granadino*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de las Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada, Granada.

Rebollo, S. (2000). Turismo y deporte como actividades de ocio destacables en las sociedades del futuro. En M. Latiesa y A. Álvarez (compiladores-editores), *El turismo en la sociedad contemporánea: diversificación, competitividad y desarrollo* (pp.276-282). Granada: Urbano Delgado.

Rebollo, S. (2002a). Deporte, turismo y medio ambiente: características generales del mercado actual. En S. Rebollo (compiladora), *Curso sobre deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 11-29). Málaga: Instituto Andaluza del Deporte.

Rebollo, S. (2002b). El turismo deportivo en el marco del desarrollo de los pequeños asentamientos en Andalucía. En S. Rebollo y M. Latiesa (editoras), *Salidas*

profesionales en el campo del turismo deportivo (pp. 87-99). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Rebollo, S. (2003). El turismo deportivo y la formación en ciencias del deporte. *Habilidad Motriz*, 21, 11-14.

Rebollo, S. (2007). Técnicas de observación sistemática y encuesta. En M. Gutiérrez-Dávila y A. Oña (compiladores), *Metodología en las ciencias del deporte* (pp. 155-200). Madrid: Síntesis.

Rivera, M. (2007). La emergencia del turismo y el ocio deportivo en la naturaleza en Andalucía y España: aproximación al estudio de su demanda reciente. En P. Rodríguez, R. Ciria y P. Moreira (coordinadores), *Turismo y sociedad en Andalucía* (pp.51-84). Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Rivera, M. (2010). *Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía: aspectos territoriales, políticas públicas y estrategias de planificación* [en línea]. Consulta: 29 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones/37957.pdf>

Roca, M^a L. (2005). *El aprovechamiento turístico de los espacios naturales protegidos*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Rodríguez, F. (1994). Ecología, turismo y ocio. La perspectiva del desarrollo local. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 41-49). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Rodríguez, A. (1995). La aportación de las empresas ferroviarias al programa de vías verdes. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Viviendo la Vía II Seminario sobre utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso*, abril 27-29 (pp. 1-4). Arcos de la Frontera: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Rodríguez, P. (2006). La importancia del turismo deportivo en la naturaleza en España. Reflexiones y evidencias empíricas. En D. Moscoso y E. Moyano (coordinadores), *Deporte y desarrollo rural* (pp. 181-194). Málaga: Instituto Andaluz del Deporte.

Rojas, A. y Fernández, J. S. (1998). Introducción al tratamiento de datos. En A. J. Rojas, J. S. Fernández y C. Pérez (editores), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 169-177). Madrid: Síntesis.

Ronquillo, A., Gordi, J. y Vaqué, E. (1997). Planificación estratégica y tipología de los visitantes del Parque Natural de la Zona Volcánica de la Garrotxa (Cataluña). En *Le Tourisme dans les parcs naturels* (pp. 153-173). Toulouse: Université de Toulouse Le Mirail.

Rovilli, R. (2007). Asociación italiana de las vías verdes. En Consejería de Medio Ambiente, *Foro de expertos sobre corredores verdes y vías verdes*, marzo 22-23 (pp.28-30). Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Ruiz, F. (2000). *Análisis diferencial de los comportamientos, motivaciones y demanda de actividades físico-deportivas del alumnado almeriense de enseñanza secundaria post obligatoria y de la universidad de Almería*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada, Granada.

Ruiz, F., García, M^a E. y Casado, C. (2002). *Investigación en actividad físico-deportiva. Métodos, técnicas e instrumentos de recogida de datos*. Granada: Ananda Publishers.

Sáez, J. (2005). Las necesidades formativas del profesorado de educación física en la etapa de secundaria y su relación con las actividades en el medio natural. *Revista Española de Educación Física y Deportes*, 3, 85-108.

Salguero, A. (2002). Los recursos naturales como atractivo. En S. Rebollo y M. Latiesa (editoras), *Salidas profesionales en el campo del turismo deportivo* (pp. 101-113). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Sánchez, J. (2001a). Carreras y naturaleza. En H. Villalvilla et al., *Deporte y naturaleza. El impacto de las actividades deportivas y de ocio en el medio natural* (pp. 21-27). Madrid: Talasa.

Sánchez, J. (2001b). Montañismo. En H. Villalvilla et al., *Deporte y naturaleza. El impacto de las actividades deportivas y de ocio en el medio natural* (pp. 101-115). Madrid: Talasa.

Sánchez, A. (2002). Los eventos deportivos y sus repercusiones en el ámbito turístico deportivo. En S. Rebollo (compiladora), *Curso sobre deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 115-122). Málaga: Instituto Andaluza del Deporte.

Sánchez, J. E. (2005). *Actividades en el medio natural y educación física*. Sevilla: Wanceulen.

Santos, J. M. y Borderías, M^a P. (2002). *Introducción al análisis medioambiental de un territorio*. Madrid: UNED.

Santos, M. L. y Martínez, L. F. (2002a). Propuesta de un modelo integral para el desarrollo de un turismo sostenible. En S. Rebollo (compiladora), *Curso sobre deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 77-95). Málaga: Instituto Andaluza del Deporte.

Santos Pastor, M. L. y Martínez Muñoz, L. F. (2002b). La educación física y las actividades en el medio natural. Consideraciones para un tratamiento educativo (I) [en línea]. *Revista Digital*, 49. Consulta: 2 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.efdeportes.com/efd49/mnatur1.htm>

Sanz, A. (1994). Turismo consciente y responsable y protección del medio ambiente. Planteamientos frente a la reconversión de infraestructuras abandonadas en España.

En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 73-81). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Savoldelli, J. y Walther, A. (2001). *Preparación para los deportes de aventura*. Barcelona: Editorial de Vecchi.

SEPRONA (2009, octubre). *Acciones del Seprona en torno a las vías verdes*. Ponencia presentada en V Jornadas técnicas "mantenimiento, gestión y promoción de vías verdes". Talavera de la Reina (Toledo), España.

Serrano, M. (2000). Apuntes jurídicos sobre el desarrollo de las vías verdes en España. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *III Congreso internacional vías verdes, greenways, voies vertes*, octubre 17 (pp. 1-24). Gijón: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Sierra, R. (2001). *Técnicas de investigación social. Teoría y ejercicios*. Madrid: Paraninfo Thomson Learning.

Sidera, E. (1994). Aspectos jurídicos de la reutilización de infraestructuras ferroviarias con fines alternativos. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 355-367) Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

SNCF y MEEDDAT (2008). *Train + Vélo, les bonnes pratiques européennes* [dvd]. París: SNCF y Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

Smith, R. (2002). *Manual de ecoturismo para la amazonía ecuatoriana*. Quito-Ecuador: Ediciones Abya-Yala.

Soria, M^a A. (2009). Colaboración institucional en el desarrollo de vías verdes en Andalucía. En *Foro de iniciativas y experiencias en vías verdes*, noviembre 2009. Sevilla: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

SPSS (2001). *The SPSS TwoStep cluster component. White Paper - Technical Report* [en línea]. Consulta: 13 de abril de 2011. Disponible en: http://www.spss.ch/upload/1122644952_The%20SPSS%20TwoStep%20Cluster%20Component.pdf

Sustrans (1999). *Cycle Routes: their impact on neighbours. Information sheet FF23* [en línea]. Consulta: 20 de noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.sustrans.org.uk/assets/files/Info%20sheets/ff23.pdf>

Streiner, D. L. y Norman, G. R. (2008). *Health measurement scales: a practical guide to their development and use*. New York: Oxford University Press.

The Greenway Collaborative, INC and Bicycles INC (2002). *Red Cedar Greenway master plan* [en línea]. Consulta: 21 de enero de 2011. Disponible en:

http://www.greenwaycollab.com/images/MSU_RCG/Red%20Cedar%20Greenway%20Master%20Plan%207%20Screen%20Res.pdf

Torres, E. (2000). Las macrotendencias: su influencia para el turismo andaluz del S. XXI. En Consejería de Turismo y Deporte, *III Congreso andaluz de turismo, noviembre 1999* (pp. 141-145). Sevilla: Consejería de Turismo y Deporte.

Travel Industry Association, -TIA- (2005). *U.S. domestic leisure travel. 2005 Edition*. Washington: TIA and DKS&A.

Triguero, J. D. (2010). *Turismo activo sostenible y experiencia óptima en espacios naturales protegidos de Andalucía* [en línea]. Consulta: 29 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/export/sites/ctcd/archivos/centro-de-documentacion/37956.pdf>

Unisport (1992). *Diccionario de las ciencias del deporte*. Málaga: Unisport-Junta de Andalucía.

Urosa, B. (2002). Métodos Cuantitativos de investigación en educación para la salud. En Serrano, M^a (organizadora), *La educación para la salud del siglo XXI* (pp. 33-66). Madrid: Díaz de Santos, S.A.

Valero, J. M. (1994). Los ferrocarriles turísticos y el material histórico ferroviario en España. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 291-307). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Vázquez, J. (2002). Datos para un análisis del mercado laboral en turismo deportivo. En Rebollo, S. y Latiesa, M. (editoras), *Salidas profesionales en el campo del turismo deportivo* (pp. 37-49). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.

Vera, F. J., López, F., Marchena, M. J., Antón, S. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel.

Vera, M. (2010, septiembre). *Gestión y mantenimiento de una vía verde*. Ponencia presentada en Foro de iniciativas y experiencias en vías verdes. Caravaca de la Cruz (Murcia), España.

Velo Québec Association (2006). *L'état du vélo au Québec en 2005* [en línea]. Consulta: 20 de enero de 2011. Disponible en: http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/projets/rapports/R561_2.pdf

VV. AA. (2000, octubre). *Guías de espacios naturales*. Ponencia presentada en Curso de guías de espacios naturales. Cardeña (Córdoba), España.

Villalba, F. et al. (2002). *Deporte y economía: una cuantificación de la demanda deportiva en Andalucía*. Documentos y Estudios nº 9. Málaga: Unicaja Fundación.

Villalvilla, H. (1994). *El impacto de las actividades deportivas y de ocio/recreo en la naturaleza*. Madrid: Aedenat.

Waering, S. y Neil, J. (2000). *Ecoturismo. Impacto, tendencias y posibilidades*. Madrid: Síntesis.

Weiss, E. (2010). *The bike snob's guide to cycling tribes* [en línea]. Consulta: 15 de marzo de 2010. Disponible en: <http://www.guardian.co.uk/lifeandstyle/2010/oct/24/bike-snobs-guide-cycling-tribes>

York County Department of Parks and Recreation (2007). *Heritage Rail Trail County Park 2007. User survey and economic impact analysis* [en línea]. Consulta: 10 de marzo de 2011. Disponible en: <http://www.yorkcountyparks.org/PDF/2007%20Rail%20Trail%20User%20Survey%20Report%20VERSION%204.1.pdf>

REFERENCIAS LEGISLATIVAS.

ADMINISTRACIÓN:

Ley de 16 de diciembre de 1954 de Expropiación Forzosa. (BOE, nº 351, 17 de diciembre de 1954).

Decreto 1022/1964, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley 89/1962, de 24 de diciembre, de Bases del Patrimonio del Estado. (BOE, nº 98, 23 de abril de 1964).

Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Bienes de las Entidades Locales. (BOE, nº 161, 7 de julio de 1986).

Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. (BOE, nº 285, 27 de noviembre de 1992).

Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. (BOE, nº 257, 26 de octubre de 2001).

Ley 50/2002 de 26 de diciembre, de Fundaciones. (BOE, nº 310, 27 de diciembre de 2002).

Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. (BOE, nº 264, 4 de noviembre de 2003).

DECLARACIONES:

Declaración para una "Red Verde Europea". Declaración de Lille, 2000 [en línea]. Consulta: 9 de septiembre de 2010. Disponible en: <http://www.aevv-egwa.org/site/1Template1.asp?DocID=129&v1ID=&RevID=&namePage=&pageParent=>

Consejería de Medio Ambiente (2002). Declaración de Sancti Petri, 2001. En *Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes*, Chiclana de la Frontera, 21 a 24 de noviembre de 2001. Sevilla: Consejería de Medio Ambiente.

Declaración "En apoyo de la Red Verde Europea". Declaración de Sevilla, 2003 [en línea]. Consulta: 9 de septiembre de 2010. Disponible en: <http://www.viasverdes.com/ViasVerdes/Bolet%EDn%20Infov%EDas%20Verdes/N%BA%2018/Celebrada%20la%20Conferencia%20Internacional%20Rever%20Med%20de%20Sevilla>

Declaración sobre el Turismo, la Diversidad Cultural y el Desarrollo Sostenible, 2004 [en línea]. Consulta: 9 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.barcelona2004.org/www.barcelona2004.org/esp/banco_del_conocimiento/docs/OT_24_ES.pdf

Declaración Sopron, 2006 [en línea]. Consulta: 4 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.greenways.by/index.php?content&id=87&lang=en>

Carta de Málaga sobre Senderismo y Territorio en Europa, 2008 [en línea]. Consulta: 25 de octubre de 2010. Disponible en: <http://www.fedamon.com/noticias/2008/IVseminario/carta.pdf>

Declaración para una "Red Verde Europea". Declaración de Madrid, 2010 [en línea]. Consulta: 9 de septiembre de 2010. Disponible en: http://www.aevv-egwa.org/conference2010/dmadrid/dm_esp.pdf

Manifiesto de Lleida, 2010 [en línea]. Consulta: 25 de octubre de 2010. Disponible en: http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/manifiestolleida_0.pdf

DEPORTE:

UNISPORT (1993). Carta Europea del Deporte, 1992. Papeles del Deporte nº 2. Málaga: UNISPORT. Junta de Andalucía.

Decret 95/2005, de 31 de maig, pel qual s'aprova el Pla director d'instal·lacions i equipaments esportius de Catalunya. (DOGC, nº 4397, 2 de junio de 2005).

Consejo Superior de Deportes (2007). Estrategia Nacional sobre Deporte y Sostenibilidad [en línea]. Consulta: 10 de septiembre de 2010. Disponible en: <http://www.deportesostenible.es/doc/EstrategiaNacional.pdf>

Consejo Superior de Deportes (2007). Carta Verde del Deporte Español, 2007 [en línea]. Consulta: 10 de septiembre de 2010. Disponible en: <http://www.deportesostenible.es/doc/cartaverde.pdf>

DESARROLLO SOSTENIBLE:

Resolución de 28 noviembre 2003 Dispone la publicación del acuerdo de Consejo de Gobierno de 21 de noviembre de 2003, por el que se aprueba la Estrategia Regional para la Conservación y el Uso Sostenible de la Diversidad Biológica. (BORM nº 291, 18 de diciembre de 2003).

Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural (BOE, nº 299, de 14 de diciembre de 2007).

Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el período 2010-2014 en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. (BOE nº 142, 11 de junio de 2010).

DIRECTIVAS:

Directiva del Consejo 97/11/CE, de 3 de marzo, por la que se modifica la Directiva 85/337/ CEE relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente. (Diario Oficial de las Comunidades Europeas, nº 073, de 14 de marzo de 1997).

Instrumento de Ratificación del Convenio Europeo del Paisaje (número 176 del Consejo de Europa), hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000. (BOE, nº 31, de 5 de febrero de 2008).

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. (Diario Oficial de las Comunidades Europeas, nº L189, de 18 de julio de 2002).

ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS:

Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección. (BOJA, nº 60, 27 de julio de 1989).

Decreto 261/2007, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011 (BOJA, nº 230, 22 de noviembre de 2007).

Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. (BOE, nº 299, 14 de diciembre de 2007).

IMPACTO AMBIENTAL:

Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. (BOJA, nº 143, 20 de julio de 2007).

Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. (BOE, nº 23, 26 de enero de 2008).

Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos. (BOE, nº 73, 25 de marzo de 2010).

MOVILIDAD URBANA:

Comisión de las Comunidades Europeas (2007). *Libro verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana* [en línea]. Consulta: 8 de enero de 2010. Disponible en: http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf

Comisión de las Comunidades Europeas (2010). *Plan de actuación de movilidad urbana* [en línea]. Consulta: 8 de enero de 2010. Disponible en: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2009:0490:FIN:ES:PDF>

SECTOR FERROVIARIO:

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. (BOE, nº 182, 31 de julio de 1987).

Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE. (BOE, nº 300, de 15 de diciembre de 1989).

Corrección de erratas del Real Decreto 1480/1989, de 24 de noviembre, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por RENFE. (BOE, nº 29, 2 de febrero de 1990).

Real Decreto 719/1990, de 1 de junio, sobre realización del inventario y clasificación jurídica de los bienes adscritos a los servicios gestionados por FEVE. (BOE, nº 140, 12 de junio de 1990).

Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario. (BOE, nº 276, 18 de noviembre de 2003).

Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario. (BOE, nº 315, 31 de diciembre de 2004).

Decreto-Ley 5/2010, de 27 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de reordenación del sector público. (BOJA, nº 147, 28 de julio de 2010).

TRÁFICO:

Ordenanza Municipal de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial del Ayuntamiento de Lucena (B.O.P. núm. 122, 18 de agosto de 2004. Modificación B.O.P. núm. 122, 7 de julio de 2006).

Ordenanza General de Tráfico, Transporte, Circulación y Ocupación de Espacios Públicos del Ayuntamiento de Olula del Río (BOP nº 125 de 2 de julio de 2008).

TURISMO:

Decreto 31/1997, de 23 de abril, por el que se regulan los alojamientos y actividades en el medio rural de Cantabria. (BOC de 30 de abril de 1997).

Decreto 42/2001, de 1 de febrero, de refundición en materia de agencias de viajes, guías de turismo y turismo activo. (DOG, de 20 de febrero de 2001).

Decreto 20/2002, de 29 de enero, de Turismo en el Medio Rural y Turismo Activo. (BOJA, nº 14, 2 de febrero de 2002).

Decreto 92/2002, de 11 de julio, de turismo activo. (BOPA, de 26 de julio de 2002).

Decreto 56/2003, de 20 de febrero, por el que se regulan las actividades físico-deportivas en el medio natural. (Corrección de erratas en el DOGC, nº 3868, de 22 de abril de 2003).

Decreto 111/2003, de 10 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 2/2001, de 31 mayo, de turismo de La Rioja. (BOR, nº 127, 14 de octubre de 2003).

Decreto Foral 288/2004, de 23 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para el ejercicio de la actividad de las empresas dedicadas a la prestación de servicios de turismo activo y cultural. (BON, nº 112, 17 de septiembre de 2004).

Decreto 77/2005, de 28 de junio, de ordenación de las empresas de turismo activo de Castilla-La Mancha. (DOCM, nº 136, 8 de julio de 2005).

Orden de 9 de noviembre de 2006, por la que se articula la Estrategia de Turismo Sostenible de Andalucía y se instrumentan medidas para su desarrollo. (BOJA, nº 239, de 13 de diciembre 2006).

Decreto 96/2007, de 27 de septiembre, por el que se regula la ordenación de las empresas de turismo activo de la Comunidad de Castilla y León. (BOCyL, nº 193, 3 de octubre de 2007).

Decreto 320/2007, de 19 de octubre, por el que se regulan las empresas de turismo activo de la Región de Murcia. (BORM, nº 256, 6 de noviembre de 2007).

Decreto 261/2007, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Plan General de Turismo Sostenible de Andalucía 2008-2011. (BOJA, nº 230, de 22 de noviembre de 2007).

Decreto 55/2008, de 1 de abril, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba el reglamento de las empresas de turismo activo. (BOA, nº 44, 16 de abril de 2008).

Orden de 9 de junio de 2008, de la Consejería de Justicia y Administraciones Públicas, por la que se aprueban las bases reguladoras para la distribución, entre los Ayuntamientos de la Comunidad de Madrid, de la ayuda programada en el Eje 4 del tramo autonómico del Programa Operativo FEDER de Madrid para el período de programación 2007-2013. (BOCM, nº 182, de 1 de agosto de 2008).

Orden de 22 de diciembre de 2008, por la que se modifica la de 9 de noviembre de 2006, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones en materia de turismo. (BOJA, nº 2, de 5 de enero 2009).

Decreto Foral 10/2011, de 14 de febrero, de modificación de diversos reglamentos en materia de turismo. (BON, nº 49, de 11 de marzo de 2011).

Orden de 12 de noviembre de 2009, por la que se establecen las bases reguladoras de la concesión de subvenciones en materia de Turismo. (BOJA, nº 233, de 30 de noviembre 2009).

Orden CYT/1307/2010, de 10 de septiembre, por la que se convocan subvenciones destinadas a entidades locales para financiar actuaciones de mejora de la calidad en las infraestructuras turísticas en destino para el año 2010. (BOCYL, nº 186, de 24 de septiembre de 2010).

URBANISMO Y SUELO:

Decreto Legislativo 1/2005, de 10 junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia. (BORM, nº 282, de 9 de diciembre de 2005).

Resolución 866/2006, de 18 diciembre de 2006, del director general de calidad ambiental por la que se aprueba el documento de referencia para los planes urbanísticos e instrumentos de ordenación del territorio de La Rioja. (BOR, nº 169, 23 de diciembre de 2006).

SENDEROS:

Decreto 64/1998, de 20 de noviembre, por el que se regula la realización de senderos y su uso público en el medio natural de la Comunidad Autónoma de La Rioja. (BOR, nº141, de 24 de noviembre de 1998).

Ley 5/2003, de 26 de marzo, reguladora de La Red de Itinerarios Verdes de La Rioja (BOR, nº 40, 3 de abril de 2003).

OTROS:

Boletín Oficial de las Cortes Generales. Senado, Serie I, número 210, de 4 de junio de 2001, p. 4. Nº 662/000128.

Consejo de Ministros Referencia 24 de julio de 2009 en la web <http://www.la-moncloa.es/NR/rdonlyres/3A0CA95F-4B7B-49F6-8595-5C6C1D3CBADE/97407/refc20090724.pdf>

Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, Serie D, número 356, de 16 de marzo de 2010, pp. 23-24. Nº 161/001566.

Boletín Oficial de las Cortes Generales. Congreso de los Diputados, Serie D, número 383, de 28 de abril de 2010, p. 43. Nº 161/001566.

ÍNDICES COMPLEMENTARIOS.

TABLAS, GRÁFICOS, FIGURAS Y
FOTOGRAFÍAS.

ÍNDICE DE TABLAS

<u>Primera Parte: Fundamentación Teórica.</u>	19
CAPÍTULO I. ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.	20
Tabla I.1: Año y autor/es y Distintas acepciones.	27
Tabla I.2: Año y autor/es y Criterios de clasificación.	29
Tabla I.3: Año y autor/es y Dimensiones del turismo deportivo.	31
CAPÍTULO II. VÍAS VERDES.	43
Tabla II.1: Vías verdes andaluzas acondicionadas y Longitud.	70
Tabla II.2: Vías verdes andaluzas no acondicionadas y Longitud.	71
CAPÍTULO III. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.	81
CAPÍTULO IV. MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.	108
Tabla IV.1: Año y autor/es, Tipología de usuarios-visitantes, Criterio de clasificación y Espacios naturales estudiados.	111
Tabla IV.2: Año y autor/es y Tipología de usuarios-visitantes.	113
Tabla IV.3: Año y autor/es y Modelos deportivos.	115
<u>Segunda Parte: Planteamiento y Desarrollo de la Investigación.</u>	120
CAPÍTULO V. METODOLOGÍA.	121
Tabla V.1: Objetivos y Variables.	128
Tabla V.2: Vías verdes acondicionadas y Número de usuarios-visitantes al año.	131
Tabla V.3: Vías verdes acondicionadas y Muestra.	136
Tabla V.4: Tipo de preguntas y Preguntas del cuestionario.	143
Tabla V.5: Variables, Dimensiones y Subdimensiones.	145
Tabla V.6: Distribución del primer pre-test del cuestionario.	147
Tabla V.7: Distribución del segundo pre-test del cuestionario.	149
Tabla V.8: Distribución del estudio piloto.	151
Tabla V.9: Relación entre las fases de validación del contenido y Elaboración del cuestionario.	153

Tabla V.10: Estación del año y Afluencia en vías verdes.	156
Tabla V.11: Calendario de trabajo de campo.	157
Tabla V.12: Días y Vías verdes.	158
Tabla V.13: Vías verdes y Días de visita previa I.	159
Tabla V.14: Vías verdes y Días de visita previa II.	159
Tabla V.15: Propuesta de número de clusters.	171
CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.	175
Tabla VI.1: Distribución de frecuencias por sexo.	177
Tabla VI.2: Distribución de frecuencias por edad.	177
Tabla VI.3: Distribución de frecuencias por país de residencia.	178
Tabla VI.4: Distribución de frecuencias por residencia.	179
Tabla VI.5: Distribución de frecuencias por provincia.	188
Tabla VI.6: Distribución de frecuencias por regiones.	189
Tabla VI.7: Distribución de frecuencias por estado civil.	189
Tabla VI.8: Distribución de frecuencias por situación sociolaboral.	190
Tabla VI.9: Distribución de frecuencias por nivel de estudios.	191
Tabla VI.10: Distribución de frecuencias por discapacidad.	192
Tabla VI.11: Distribución de frecuencias por forma de uso-visita.	194
Tabla VI.12: Distribución de frecuencias por número de acompañantes.	195
Tabla VI.13: Distribución de frecuencias por interés deportivo.	196
Tabla VI.14: Distribución de frecuencias por actividades físico deportivas que practica.	197
Tabla VI.15: Distribución de frecuencias por motivación deportiva.	198
Tabla VI.16: Distribución de frecuencias por disponibilidad de tiempo libre.	200
Tabla VI.17: Distribución de frecuencias por empleo del tiempo libre.	201
Tabla VI.18: Distribución de frecuencias por interés.	202
Tabla VI.19: Distribución de frecuencias por característica principal.	202
Tabla VI.20: Distribución de frecuencias por motivo.	203
Tabla VI.21: Distribución de frecuencias por localización general de visita a otras vías verdes.	204

Tabla VI.22: Distribución de frecuencias por localización específica de visita a otras vías verdes.	206
Tabla VI.23: Distribución de frecuencias por organización de uso-visita a la vía verde.	208
Tabla VI.24: Distribución de frecuencias por con quién usa-visita a la vía verde.	209
Tabla VI.25: Distribución de frecuencias por cómo diseña su recorrido en la vía verde.	210
Tabla VI.26: Distribución de frecuencias por frecuencia de uso-visita.	211
Tabla VI. 27: Distribución de frecuencias por día de uso-visita.	212
Tabla VI. 28: Distribución de frecuencias por momento del día de uso-visita.	213
Tabla VI.29: Distribución de frecuencias por estación del año de uso-visita.	214
Tabla VI.30: Distribución de frecuencias por existencia de impacto ambiental.	215
Tabla VI.31: Distribución de frecuencias por comportamiento ambiental durante el uso-visita a la vía verde.	216
Tabla VI.32: Distribución de frecuencias por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde.	218
Tabla VI.33: Distribución de frecuencias por procedencia del material deportivo.	219
Tabla VI.34: Distribución de frecuencias por tipo de turismo en la vía verde.	220
Tabla VI.35: Distribución de frecuencias por tipo de usuario-visitante.	221
Tabla VI.36: Distribución de frecuencias por gasto económico.	221
Tabla VI.37: Valoración de las infraestructuras-equipamientos de las vías verdes.	223
Tabla VI.38: Valoración de los servicios complementarios de las vías verdes.	224
Tabla VI.39: Valoración de zonas deportivas-recreativas de las vías verdes.	225
Tabla VI.40: Valoración del funcionamiento general de las vías verdes.	226
Tabla VI.41: Distribución de frecuencias por asociación del término “vía verde”.	228
Tabla VI.42: Distribución de frecuencias por medios por los que se ha conocido la vía verde.	229
Tabla VI.43: Distribución de frecuencias por información consultada.	230
Tabla VI.44: Distribución de frecuencias por conocimiento de existencia de normativa.	231
Tabla VI.45: Distribución de frecuencias por satisfacción.	231
Tabla VI.46: Distribución de frecuencias por recomendación.	232
Tabla VI.47: Tabla de contingencia sexo sobre momento del día de uso-	234

visita.	
Tabla VI.48: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre frecuencia de uso-visita.	235
Tabla VI.49: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre momento del día de uso-visita.	236
Tabla VI.50: Tabla de contingencia sexo sobre uso-visita de la Vía Verde de la Subbética.	237
Tabla VI.51: Tabla de contingencia sexo sobre organización a través del club, asociación o federación.	237
Tabla VI.52: Tabla de contingencia sexo sobre ir solo.	238
Tabla VI.53: Tabla de contingencia sexo sobre ir con su pareja.	239
Tabla VI.54: Tabla de contingencia sexo sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.	240
Tabla VI. 55: Tabla de contingencia sexo sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.	241
Tabla VI. 56: Tabla de contingencia sexo sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.	242
Tabla VI.57: Tabla de contingencia edad sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.	243
Tabla VI.58: Tabla de contingencia edad sobre organización por cuenta propia.	244
Tabla VI.59: Tabla de contingencia edad sobre organización por cuenta de otras personas.	245
Tabla VI.60: Tabla de contingencia edad sobre ir solo.	246
Tabla VI. 61: Tabla de contingencia edad sobre ir con su familia.	247
Tabla VI. 62: Tabla de contingencia edad sobre ir con su pareja.	248
Tabla VI.63: Tabla de contingencia edad sobre ir con sus amigos/as.	249
Tabla VI. 64: Tabla de contingencia edad sobre ir con su animal de compañía.	250
Tabla VI.65: Tabla de contingencia edad sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.	251
Tabla VI.66: Tabla de contingencia edad sobre comportamientos ambientales: utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía.	252
Tabla VI.67: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.	253
Tabla VI.68: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre ir solo.	254
Tabla VI.69: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre uso-visita de la Vía Verde de la Sierra Norte.	255
Tabla VI.70: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre organización por su cuenta.	256
Tabla VI.71: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre organización por cuenta de otras personas.	257
Tabla VI.72: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir solo.	258

Tabla VI.73: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su animal de compañía.	259
Tabla VI. 74: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su pareja.	260
Tabla VI.75: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su familia.	261
Tabla VI.76: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre ir con su amigos/as.	261
Tabla VI.77: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: por tiempo.	262
Tabla VI.78: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.	263
Tabla VI.79: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre diseño del recorrido: vía verde.	264
Tabla VI.80: Tabla de contingencia sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	265
Tabla VI.81: Tabla de contingencia sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	266
Tabla VI.82: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	267
Tabla VI.83: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	268
Tabla VI.84: Tabla de contingencia edad sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	269
Tabla VI. 85: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	270
Tabla VI.86: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	271
Tabla VI.87: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	272
Tabla VI.88: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	273
Tabla VI.89: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	274
Tabla VI.90: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	275
Tabla VI.91: Tabla de contingencia edad sobre tipo de usuario-visitantes.	276
Tabla VI.92: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de usuario-visitante.	277
Tabla VI.93: Tabla de contingencia edad sobre tipo de turismo: turismo activo.	278
Tabla VI.94: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo activo.	279
Tabla VI.95: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo cultural.	280
Tabla VI.96: Tabla de contingencia sexo sobre valoración de servicios complementarios: puntos de información-centros de visitantes.	282
Tabla VI.97: Tabla de contingencia sexo sobre valoración del funcionamiento general: servicio de vigilancia.	283
Tabla VI.98: Tabla de contingencia edad sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.	284
Tabla VI.99: Tabla de contingencia edad sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo.	285

Tabla VI.100: Tabla de contingencia edad sobre valoración del funcionamiento general: ausencia del vandalismo.	286
Tabla VI.101: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: papeleras-contenedores.	287
Tabla VI.102: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: señalización para acceder a la vía verde.	288
Tabla VI.103: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: arboleda para dar sombra a la vía verde.	289
Tabla VI.104: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.	290
Tabla VI.105: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo.	291
Tabla VI.106: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: mantenimiento y conservación.	292
Tabla VI.107: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: seguridad.	293
Tabla VI.108: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de barreras arquitectónicas.	294
Tabla VI.109: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de vandalismo.	295
Tabla VI.110: Tabla de contingencia edad sobre opinión de la suficiencia de la información.	296
Tabla VI.111: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre opinión de la suficiencia de la información.	297
Tabla VI.112: Tabla de contingencia sexo sobre medio de información: reside en la zona.	298
Tabla VI.113: Tabla de contingencia sexo sobre medio de información: otras personas.	299
Tabla VI.114: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: reside en la zona.	300
Tabla VI.115: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: otras personas.	301
Tabla VI.116: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: internet.	302
Tabla VI.117: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: reside en la zona.	303
Tabla VI.118: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: otras personas.	304
Tabla VI.119: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre medios de información: internet.	305
Tabla VI.120: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: reside en la zona.	306
Tabla VI.121: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: otras personas.	307
Tabla VI.122: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: internet.	308
Tabla VI.123: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre medios de información: visitas organizadas.	309

Tabla VI.124: Distribución de cluster.	310
Tabla VI.125: Distribución de cluster por interés deportivo.	311
Tabla VI.126: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “balón o pelota”.	312
Tabla VI.127: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “de gimnasio”.	312
Tabla VI.128: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “deslizamiento con ruedas”.	313
Tabla VI.129: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de agua”.	314
Tabla VI.130: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de tierra”.	315
Tabla VI.131: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de nieve”.	316
Tabla VI.132: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “natación”.	317
Tabla VI.133: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “raqueta o implemento”.	318
Tabla VI.134: Distribución de cluster por motivación deportiva “por diversión y pasar el tiempo”.	319
Tabla VI.135: Distribución de cluster por motivación deportiva “porque le gusta competir”.	320
Tabla VI.136: Distribución de cluster por motivación deportiva “por fomentar relaciones sociales y/o familiares”.	320
Tabla VI.137: Distribución de cluster por motivación deportiva “por vivir riesgo y aventura”.	321
Tabla VI.138: Distribución de cluster por empleo del tiempo libre.	322
Tabla VI.139: Distribución de cluster por interés.	323
Tabla VI.140: Distribución de cluster por característica principal.	324
Tabla VI.141: Distribución de cluster por motivo.	325
Tabla VI.142: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “solo”.	326
Tabla VI.143: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “animal de compañía”.	327
Tabla VI.144: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “amigos/as”.	327
Tabla VI.145: Distribución de cluster por frecuencia de uso-visita.	328
Tabla VI.146: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “caminar, pasear, senderismo”.	329
Tabla VI.147: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “ciclismo”.	330
Tabla VI.148: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo rural”.	331

Tabla VI.149: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo activo”.	332
Tabla VI.150: Distribución de cluster por gasto económico.	333
Tabla VI.151: Tabla de contingencia del sexo sobre los conglomerados.	336
Tabla VI.152: Tabla de contingencia edad sobre los conglomerados.	337
Tabla VI.153: Tabla de contingencia nivel de estudios sobre los conglomerados.	339
Tabla VI.154: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre los conglomerados.	341

ÍNDICE DE GRÁFICOS

<u>Primera Parte: Fundamentación Teórica.</u>	19
CAPÍTULO I. ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.	20
CAPÍTULO II. VÍAS VERDES.	43
CAPÍTULO III. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.	81
CAPÍTULO IV. MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.	108
<u>Segunda Parte: Planteamiento y Desarrollo de la Investigación.</u>	120
CAPÍTULO V. METODOLOGÍA.	121
CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.	175
Gráfico VI.1: Distribución de frecuencias por sexo.	177
Gráfico VI.2: Distribución de frecuencias por edad.	178
Gráfico VI.3: Distribución de frecuencias por país de residencia.	178
Gráfico VI.4: Distribución de frecuencias por residencia.	179
Gráfico VI.5: Distribución de frecuencias por provincia.	188
Gráfico VI.6: Distribución de frecuencias por regiones.	189
Gráfico VI.7: Distribución de frecuencias por estado civil.	190
Gráfico VI.8: Distribución de frecuencias por situación sociolaboral.	191
Gráfico VI.9: Distribución de frecuencias por nivel de estudios.	192
Gráfico VI.10a: Distribución de frecuencias por discapacidad I.	193
Gráfico VI.10b: Distribución de frecuencias por discapacidad II.	193
Gráfico VI.11: Distribución de frecuencias por forma de uso-visita.	194

Gráfico VI.12: Distribución de frecuencias por número de acompañantes.	195
Gráfico VI.13: Distribución de frecuencias por interés deportivo.	196
Gráfico VI.14: Distribución de frecuencias por actividades físico deportivas que practica.	198
Gráfico VI.15: Distribución de frecuencias por motivación deportiva.	199
Gráfico VI.16: Distribución de frecuencias por disponibilidad de tiempo libre.	200
Gráfico VI.17: Distribución de frecuencias por empleo del tiempo libre.	201
Gráfico VI.18: Distribución de frecuencias por interés.	202
Gráfico VI.19: Distribución de frecuencias por característica principal.	203
Gráfico VI.20: Distribución de frecuencias por motivo.	204
Gráfico VI.21: Distribución de frecuencias por localización general de visita a otras vías verdes.	205
Gráfico VI.22: Distribución de frecuencias por localización específica de visita a otras vías verdes.	207
Gráfico VI.23: Distribución de frecuencias por organización de uso-visita a la vía verde.	208
Gráfico VI.24: Distribución de frecuencias por con quién usa-visita a la vía verde.	209
Gráfico VI.25: Distribución de frecuencias por cómo diseña su recorrido en la vía verde.	210
Gráfico VI.26: Distribución de frecuencias por frecuencia de uso-visita.	211
Gráfico VI.27: Distribución de frecuencias por día de uso-visita.	212
Gráfico VI.28: Distribución de frecuencias por momento del día de uso-visita.	213
Gráfico VI.29: Distribución de frecuencias por estación del año de uso-visita.	214
Gráfico VI.30: Distribución de frecuencias por existencia de impacto ambiental.	215
Gráfico VI.31: Distribución de frecuencias por comportamiento ambiental durante el uso-visita a la vía verde.	217
Gráfico VI.32: Distribución de frecuencias por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde.	218
Gráfico VI.33: Distribución de frecuencias por procedencia del material deportivo.	219
Gráfico VI. 34: Distribución de frecuencias por tipo de turismo en la vía verde.	220
Gráfico VI.35: Distribución de frecuencias por tipo de usuario-visitante.	221
Gráfico VI.36: Distribución de frecuencias por gasto económico.	222
Gráfico VI.37: Valoración de las infraestructuras-equipamientos de las vías verdes.	223

Gráfico VI.38: Valoración de los servicios complementarios de las vías verdes.	224
Gráfico VI.39: Valoración de zonas deportivas-recreativas de las vías verdes.	225
Gráfico VI.40a: Valoración del funcionamiento general de las vías verdes.	226
Gráfico VI.40b: Valoración conjunta de las infraestructuras-equipamientos, servicios complementarios, zonas deportivas-recreativas y funcionamiento general de las vías verdes.	227
Gráfico VI.41: Distribución de frecuencias por asociación del término “vía verde”.	228
Gráfico VI.42: Distribución de frecuencias por medios por los que se ha conocido la vía verde.	229
Gráfico VI.43: Distribución de frecuencias por información consultada.	230
Gráfico VI.44: Distribución de frecuencias por conocimiento de existencia de normativa.	231
Gráfico VI.45: Distribución de frecuencias por satisfacción.	232
Gráfico VI.46: Distribución de frecuencias por recomendación.	232
Gráfico VI.47: Sexo sobre momento del día de uso-visita.	234
Gráfico VI.48: Número de acompañantes sobre frecuencia de uso-visita.	235
Gráfico VI.49: Número de acompañantes sobre momento del día de uso-visita.	236
Gráfico VI.50: Sexo sobre uso-visita de la Vía Verde de la Subbética.	237
Gráfico VI.51: Sexo sobre organización a través del club, asociación o federación.	238
Gráfico VI.52: Sexo sobre ir solo.	239
Gráfico VI.53: Sexo sobre ir con su pareja.	240
Gráfico VI.54: Sexo sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.	241
Gráfico VI.55: Sexo sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.	242
Gráfico VI.56: Sexo sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.	243
Gráfico VI.57: Edad sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.	244
Gráfico VI. 58: Edad sobre organización por cuenta propia.	245
Gráfico VI.59: Edad sobre organización por cuenta de otras personas.	246
Gráfico VI.60: Edad sobre ir solo.	247
Gráfico VI.61: Edad sobre ir con su familia.	248
Gráfico VI. 62: Edad sobre ir con su pareja.	249

Gráfico VI.63: Edad sobre ir con sus amigos/as.	250
Gráfico VI. 64: Edad sobre ir con su animal de compañía.	251
Gráfico VI.65: Edad sobre comportamientos ambientales: evita ir con mucha gente.	252
Gráfico VI.66: Edad sobre comportamientos ambientales: utiliza/utilizaría bolsas de recogida de excrementos del animal de compañía.	253
Gráfico VI.67: Nivel de estudios sobre uso-visita de vías verdes de Andalucía.	254
Gráfico VI.68: Nivel de estudios sobre ir solo.	255
Gráfico VI.69: Número de acompañantes sobre uso-visita de la Vía Verde de la Sierra Norte.	256
Gráfico VI.70: Número de acompañantes sobre organización por su cuenta.	257
Gráfico VI.71: Número de acompañantes sobre organización por cuenta de otras personas.	258
Gráfico VI.72: Número de acompañantes sobre ir solo.	259
Gráfico VI.73: Número de acompañantes sobre ir con su animal de compañía.	259
Gráfico VI.74: Número de acompañantes sobre ir con su pareja.	260
Gráfico VI.75: Número de acompañantes sobre ir con su familia.	261
Gráfico VI.76: Número de acompañantes sobre ir con su amigos/as.	262
Gráfico VI.77: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: por tiempo.	263
Gráfico VI.78: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: íntegramente por la vía verde.	264
Gráfico VI.79: Número de acompañantes sobre diseño del recorrido: vía verde y otro/s camino/s.	265
Gráfico VI.80: Sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	266
Gráfico VI.81: Sexo sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	267
Gráfico VI.82: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	268
Gráfico VI.83: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	269
Gráfico VI.84: Edad sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	270
Gráfico VI.85: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	271
Gráfico VI.86: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	272
Gráfico VI.87: Nivel de estudios sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	273
Gráfico VI.88: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: caminar, pasear o senderismo.	274
Gráfico VI.89: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: carrera.	274
Gráfico VI.90: Número de acompañantes sobre actividades deportivas en la vía verde: ciclismo.	275

Gráfico VI.91: Edad sobre tipo de usuario-visitantes.	276
Gráfico VI.92: Número de acompañantes sobre tipo de usuario-visitante.	278
Gráfico VI.93: Edad sobre tipo de turismo: turismo activo.	279
Gráfico VI.94: Número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo activo.	280
Gráfico VI. 95: Número de acompañantes sobre tipo de turismo: turismo cultural.	281
Gráfico VI.96: Sexo sobre valoración de servicios complementarios: puntos de información-centros de visitantes.	282
Gráfico VI. 97: Sexo sobre valoración del funcionamiento general: servicio de vigilancia.	283
Gráfico VI.98: Edad sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.	284
Gráfico VI.99: Edad sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler o arreglo de material deportivo.	286
Gráfico VI.100: Edad sobre valoración del funcionamiento general: ausencia del vandalismo.	287
Gráfico VI.101: Número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras- equipamientos: papeleras-contenedores.	288
Gráfico VI.102: Tabla de contingencia número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: señalización para acceder a la vía verde.	289
Gráfico VI.103: Número de acompañantes sobre valoración de las infraestructuras-equipamientos: arboleda para dar sombra a la vía verde.	290
Gráfico VI.104: Número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: puntos de información-centro de visitantes.	291
Gráfico VI.105: Número de acompañantes sobre valoración de los servicios complementarios: comercio de venta, alquiler y arreglo de material deportivo.	292
Gráfico VI.106: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: mantenimiento y conservación.	293
Gráfico VI.107: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: seguridad.	294
Gráfico VI.108: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de barreras arquitectónicas.	295
Gráfico VI.109: Número de acompañantes sobre valoración del funcionamiento general: ausencia de vandalismo.	296
Gráfico VI.110: Edad sobre opinión de la suficiencia de la información.	297
Gráfico VI.111: Número de acompañantes sobre opinión de la suficiencia de la información.	298
Gráfico VI.112: Sexo sobre medio de información: reside en la zona.	299
Gráfico VI.113: Sexo sobre medio de información: otras personas.	300
Gráfico VI.114: Edad sobre medio de información: reside en la zona.	301
Gráfico VI.115: Edad sobre medio de información: otras personas.	302
Gráfico VI.116: Tabla de contingencia edad sobre medio de información: internet.	303

Gráfico VI.117: Nivel de estudios sobre medios de información: reside en la zona.	304
Gráfico VI.118: Nivel de estudios sobre medios de información: otras personas.	305
Gráfico VI. 119: Nivel de estudios sobre medios de información: internet.	306
Gráfico VI.120: Número de acompañantes sobre medios de información: reside en la zona.	307
Gráfico VI.121: Número de acompañantes sobre medios de información: otras personas.	308
Gráfico VI.122: Número de acompañantes sobre medios de información: internet.	308
Gráfico VI.123: Número de acompañantes sobre medios de información: visitas organizadas.	309
Gráfico VI.124: Distribución de cluster.	310
Gráfico VI.125: Distribución de cluster por interés deportivo.	311
Gráfico VI.126: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “balón o pelota”.	312
Gráfico VI.127: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “de gimnasio”.	313
Gráfico VI.128: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “deslizamiento con ruedas”.	314
Gráfico VI.129: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de agua”.	315
Gráfico VI.130: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de tierra”.	316
Gráfico VI.131: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “en el medio natural de nieve”.	317
Gráfico VI. 132: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “natación”.	318
Gráfico VI.133: Distribución de cluster por actividades físico deportivas que practica “raqueta o implemento”.	318
Gráfico VI.134: Distribución de cluster por motivación deportiva “por diversión y pasar el tiempo”.	319
Gráfico VI.135: Distribución de cluster por motivación deportiva “porque le gusta competir”.	320
Gráfico VI.136: Distribución de cluster por motivación deportiva “por fomentar relaciones sociales y/o familiares”.	321
Gráfico VI.137: Distribución de cluster por motivación deportiva “por vivir riesgo y aventura”.	321
Gráfico VI.138: Distribución de cluster por empleo del tiempo libre.	322
Gráfico VI.139: Distribución de cluster por interés.	323
Gráfico VI.140: Distribución de cluster por característica principal.	324
Gráfico VI.141: Distribución de cluster por motivo.	325

Gráfico VI.142: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “solo”.	326
Gráfico VI.143: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “animal de compañía”.	327
Gráfico VI. 144: Distribución de cluster por con quién usa-visita a la vía verde “amigos/as”.	328
Gráfico VI.145: Distribución de cluster por frecuencia de uso-visita.	329
Gráfico VI.146: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “caminar, pasear, senderismo”.	330
Gráfico VI.147: Distribución de cluster por actividad físico-deportiva que se practica en la vía verde “ciclismo”.	331
Gráfico VI.148: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo rural”.	332
Gráfico VI.149: Distribución de cluster por tipo de turismo en la vía verde “turismo activo”.	332
Gráfico VI.150: Distribución de cluster por gasto económico.	333
Gráfico VI.151a: Relación de variables significativas para el cluster 1.	334
Gráfico VI.151b: Relación de variables significativas para el cluster 2.	335
Gráfico VI.152: Sexo sobre los conglomerados.	337
Gráfico VI.153: Edad sobre los conglomerados.	338
Gráfico VI.154: Nivel de estudios sobre los conglomerados.	340
Gráfico VI.155: Número de acompañantes sobre los conglomerados.	341

ÍNDICE DE FIGURAS

<u>Primera Parte: Fundamentación Teórica.</u>	19
CAPÍTULO I. ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.	20
Figura I.1: Turismo Genérico, Segmento y Turismo Específico.	33
Figura I.2: Teorías postmodernas que justifican auge del turismo deportivo en la naturaleza.	37
CAPÍTULO II. VÍAS VERDES.	43
Figura II.1: Mapas de vías verdes en España.	65
Figura II.2: Logotipo de vías verdes.	67
Figura II.3: Relación usuario-visitante con deportista-turista.	68
Figura II.4: Sección tipo adaptable de una vía verde.	77
CAPÍTULO III. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.	81
Figura III.1: Criterios de Ponderación para graduar los impactos ambientales.	87
CAPÍTULO IV. MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.	108
<u>Segunda Parte: Planteamiento y Desarrollo de la Investigación.</u>	120
CAPÍTULO V. METODOLOGÍA.	121
Figura V.1: Vías verdes acondicionadas de Andalucía.	130
Figura V.2: Longitud de las vías verdes acondicionadas de Andalucía.	161
Figura V.3a: Punto de muestreo en la Vía Verde de Camas (Sevilla).	162
Figura V.3b: Puntos de muestreo en la Vía Verde del Guadiana (Huelva).	163
Figura V.3c: Puntos de muestreo en la Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	163
Figura V.4: Número de usuarios-visitantes por año de las vías verdes acondicionadas de Andalucía.	164
Figura V.5: Display para el punto de muestreo.	166
Figura V.6: Credencial del entrevistador.	166
Figura V.7: Pasaporte de vías verdes.	167
Figura V.8: Variables para el análisis de clusters.	171

CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.	175
Figura VI.1: Mapa general de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso.	180
Figura VI.2: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Hierro (Almería).	180
Figura VI.3: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Olula (Almería).	181
Figura VI.4: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Lucainena (Almería).	181
Figura VI.5: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz).	182
Figura VI.6: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).	182
Figura VI.7: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).	183
Figura VI.8: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	183
Figura VI.9: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba).	184
Figura VI.10: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Guadiana (Huelva).	184
Figura VI.11: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).	185
Figura VI.12: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde del Aceite (Jaén).	185
Figura VI.13: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Linares (Jaén).	186
Figura VI.14: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).	186
Figura VI.15: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de Camas (Sevilla).	187
Figura VI.16: Mapa de flujo usuarios-visitantes según términos municipales y su peso. Vía Verde de la Sierra Norte (Sevilla).	187

ÍNDICE DE FOTOGRAFÍAS

<u>Primera Parte: Fundamentación Teórica.</u>	19
CAPÍTULO I. ACTIVIDADES FÍSICAS EN LA NATURALEZA Y TURISMO DEPORTIVO.	20
Foto I.1: Ciclista en la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).	35
CAPÍTULO II. VÍAS VERDES.	43
Foto II.1: Vía verde acondicionada. Vía Verde del Guadiana (Huelva).	69
Foto II.2: Vía verde en fase de obras. Vía Verde de la Subbética. Tramo II (Córdoba).	69
Foto II.3: Vía verde no acondicionada. Vía Verde de Sierra Nevada (Granada).	70
Foto II.4a: Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).	75
Foto II.4b: Vía Verde Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).	75
Foto II.5a: Vía Verde de la Campiña I (Córdoba).	76
Foto II. 5b: Vía Verde del Hierro (Almería).	76
Foto II.6a: Máquina de vapor cuya fuerza motriz fue utilizada durante los años 1892-1963 para bombear agua a máquinas de tren en la Estación de Martos. “Glorieta” en la Avenida de la Vía Verde en Martos. Vía Verde del Aceite (Jaén).	78
Foto II.6b: Locomotora Mikado en la Estación de Cabra. Elemento del “Centro de Interpretación del Tren del Aceite”. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	78
Foto II.7: Señal informativa, simulando un raíl y una locomotora. “A.D. San Juan del Puerto”. Vía Verde de Los Molinos del Agua (Huelva).	78
CAPÍTULO III. VÍAS VERDES Y SOSTENIBILIDAD.	81
Foto III.1: Paseo de vecinos. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	92
Foto III.2: Restaurante “El Andén” en la Estación de Cabra. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	100
Foto III.3: V Jornadas de Conocimiento del Medio Natural. Fauna y Flora de la Subbética Andaluza. 24 de abril de 2010. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	107
CAPÍTULO IV. MODELOS DE USUARIOS-VISITANTES Y MODELOS DEPORTIVOS.	108
<u>Segunda Parte: Planteamiento y Desarrollo de la Investigación.</u>	120
CAPÍTULO V. METODOLOGÍA.	121
Foto V.1: Trabajo de campo: Entrevista personal. Punto de muestreo “Inicio en Linares”, el 24 de octubre de 2010. Vía Verde de Linares (Jaén).	142

Foto V.2: Trabajo de campo: Autoadministrado. Punto de muestreo A.D. Estación de Luque”, el 10 de diciembre de 2010. Vía Verde de la Subbética (Córdoba).	142
Foto V.3: Primer pre-test. Punto de muestreo “A.D. San Juan del Puerto”, el día 29 de julio de 2010. Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva).	148
Foto V.4: Segundo pre-test. Punto de muestreo “A.D. Estación de Torredonjimeno”, el día 30 de septiembre de 2010. Vía Verde del Aceite (Jaén).	149
Foto V.5: Estudio piloto. Punto de muestreo “Punto de Información Cerro del Hierro”, el 12 de octubre de 2010. Vía Verde Sierra Norte de Sevilla (Sevilla).	152
Foto V.6: Punto de muestreo “A.D. Fuentezuelas”, el 22 de octubre de 2010. Vía Verde del Aceite (Jaén).	166
Foto V.7: Entrevistador con la credencial. Punto de muestreo “A.D. Villanueva del Rey”, el 19 de octubre de 2010. Vía Verde de la Campiña II (Sevilla).	167
Foto V.8: Entrega y explicación del pasaporte de vías verdes. Punto de muestreo “A.D. Estación de Coripe”, el 6 de noviembre de 2010. Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla).	168
CAPÍTULO VI. PRESENTACIÓN DE RESULTADOS.	175

ANEXOS

ANEXO 1.

CUESTIONARIO EN ESPAÑOL Y HOJA DE CONTROL.

“Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las Vías Verdes Andaluzas”

UNIVERSIDAD DE GRANADA
FACULTAD DE CIENCIAS DE LA ACTIVIDAD FÍSICA Y DEL DEPORTE
DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN FÍSICA Y DEPORTIVA

AUTOR: Pablo Luque Valle (pluquevalle@hotmail.com)
DIRECTORA: Dra. Socorro Rebollo Rico (srebollo@ugr.es)

Nº de Cuestionario (1): _____

Buenos días/tardes estamos realizando una investigación desde la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte de la Universidad de Granada, para conocer el uso que se hace de las Vías Verdes Andaluzas. Con la información obtenida, pretendemos contribuir a la mejora de las Vías Verdes Andaluzas. Usted ha sido seleccionado/a al azar. Le pedimos su colaboración y le garantizamos el más absoluto anonimato de sus respuestas en el más estricto cumplimiento de las leyes sobre secreto estadístico y protección de datos personales. Los cuestionarios individuales, son destruidos una vez grabados.

A continuación le vamos a realizar una serie de preguntas sobre su actividad física y deportiva.

P.1. ¿Cuál es su grado de interés por la actividad físico-deportiva?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (2)

- Mucho----- 1
 Bastante----- 2
 Poco----- 3
 Nada----- 4

P.2. Durante el último año ¿qué actividades físico-deportivas ha practicado?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Atléticas	1	2 (3)
Balón y/o pelota	1	2 (4)
Caza y/o pesca	1	2 (5)
Combate y/o artes marciales	1	2 (6)
De Gimnasio	1	2 (7)
Deslizamiento con ruedas	1	2 (8)
En el medio natural de aire	1	2 (9)
En el medio natural de agua	1	2 (10)
En el medio natural de tierra	1	2 (11)
En el medio natural de nieve	1	2 (12)
En el medio natural con animales	1	2 (13)
Gimnásticos y/o bailes	1	2 (14)
Natación	1	2 (15)
Lanzamiento o Precisión	1	2 (16)
Raqueta o implemento	1	2 (17)
Otra/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (18)

P.3. ¿Qué motivos le llevan a la práctica de actividades físico-deportivas?. (LEER RESPUESTA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Por contacto con la naturaleza	1	2 (19)
Por diversión y pasar el tiempo	1	2 (20)
Por hacer actividad física	1	2 (21)
Porque le gusta competir	1	2 (22)
Por mantener la línea	1	2 (23)
Por mantener y/o mejorar la salud	1	2 (24)
Por motivos laborales	1	2 (25)
Por escapar de lo habitual	1	2 (26)
Por fomentar relaciones sociales y/o familiares	1	2 (27)
Por vivir el riesgo y aventura	1	2 (28)
Otro/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (29)

Las preguntas que le vamos a realizar ahora tratan sobre su disponibilidad de tiempo libre.

P.4. ¿En qué época del año tiene más tiempo libre?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (30)

- En todas por igual----- 1
 Más en primavera----- 2
 Más en verano----- 3
 Más en otoño----- 4
 Más en invierno----- 5
 Durante el curso escolar----- 6
 Tengo muy poco tiempo libre-- 7
 Otra/s ¿Cuál/Cuáles?----- 8

P.5. ¿Y en qué emplea fundamentalmente su tiempo libre?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA UNICA). (31)

- Estar con amigos, familia, pareja----- 1
- Actividades culturales/gastronómicas/compras----- 2
- Hacer deporte----- 3
- Hacer deporte en la vía verde----- 4
- Ocio doméstico (tv, internet, música, leer,...)----- 5
- Labores sociales----- 6
- Labores domésticas----- 7
- Manualidades----- 8
- Hacer turismo----- 9
- Hacer turismo visitando vías verdes----- 10
- Otro/s ¿Cuál/Cuáles?----- 11

Seguidamente le vamos a realizar una serie de preguntas relacionadas con su uso-visita a las Vías Verdes.

P.6. Centrándonos ahora en el uso de las vías verdes, ¿le importaría decirme con qué asocia el término “vía verde”? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA – RESPUESTA ÚNICA). (32)

- Naturaleza----- 1
- Infraestructura no motorizada----- 2
- Destino turístico----- 3
- Destino deportivo----- 4
- Salud----- 5
- Recuperación de la vía del tren en desuso----- 6
- No Sabe (NS)----- 7
- Otro/s ¿Cuál/cuáles?----- 8

P.7. Y concretamente, ¿a través de qué medios ha conocido esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA – RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Sí	No
Reside en la zona	1	2 (33)
Otras personas	1	2 (34)
Internet	1	2 (35)
Medios de comunicación (radio, prensa, televisión, “vive la vía”...)	1	2 (36)
Carteles y/o publicaciones (revistas, libros, folletos,...)	1	2 (37)
Puntos de información turística y/o ferias de muestras	1	2 (38)
Visitas organizadas (administración, empresa, club, centro escolar,...)	1	2 (39)
Encontré la vía verde por casualidad	1	2 (40)
Otro/s, ¿Cuál/cuáles?	1	2 (41)

P.8. ¿La información que ha consultado sobre esta vía verde considera que es suficiente para usarla-visitarla? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (42)

- Sí----- 1
- No----- 2
- No he consultado información----- 3

P.9. ¿Sabe usted si existe una normativa específica que regule el uso-visita de esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (43)

- Sí----- 1
- No----- 2
- NS----- 3

P.10. Denos su opinión en torno a los siguientes aspectos de esta Vía Verde. Valore con Muy bien, Bien, Mal y Muy mal. (MOSTRAR LA TARJETA "A". LEER RESPUESTA).

P.10.a. Infraestructuras-Equipamientos:	Muy Bien	Bien	Mal	Muy Mal	No Sabe	No Contesta
Carreteras de acceso próximas a la vía verde	1	2	3	4	8	9 (44)
Puntos de agua	1	2	3	4	8	9 (45)
Aseos y duchas	1	2	3	4	8	9 (46)
Áreas de descanso	1	2	3	4	8	9 (47)
Papeleras-contenedores	1	2	3	4	8	9 (48)
Puentes-pasarelas-túneles	1	2	3	4	8	9 (49)
Miradores u observatorios paisajísticos	1	2	3	4	8	9 (50)
Aparcamientos	1	2	3	4	8	9 (51)
Firme, cunetas y taludes de la vía verde	1	2	3	4	8	9 (52)
Señalización para acceder a la vía verde	1	2	3	4	8	9 (53)
Señalización dentro de la vía verde	1	2	3	4	8	9 (54)
Iluminación	1	2	3	4	8	9 (55)
Arboleda para dar sombra en la vía verde	1	2	3	4	8	9 (56)
Seguridad pasiva	1	2	3	4	8	9 (57)
P.10.b. Servicios Complementarios:	Muy Bien	Bien	Mal	Muy Mal	No Sabe	No Contesta
Puntos de información-Centro de visitantes	1	2	3	4	8	9 (58)
Bar-Restaurante	1	2	3	4	8	9 (59)
Alojamiento turístico	1	2	3	4	8	9 (60)
Comercio de productos típico y/o recuerdos	1	2	3	4	8	9 (61)
Comercio de venta, alquiler y/o arreglo de material deportivo	1	2	3	4	8	9 (62)
Transporte público	1	2	3	4	8	9 (63)
Empresa de turismo activo, servicios deportivos y/o educación ambiental	1	2	3	4	8	9 (64)
P.10.c. Zonas Deportivas-Recreativas:	Muy Bien	Bien	Mal	Muy Mal	No Sabe	No Contesta
Zona de escalada	1	2	3	4	8	9 (65)
Zona de orientación deportiva	1	2	3	4	8	9 (66)
Zona de técnicas espeleológicas	1	2	3	4	8	9 (67)
Pista deportiva anexa	1	2	3	4	8	9 (68)
Área de juegos infantiles	1	2	3	4	8	9 (69)
Área mantenimiento físico	1	2	3	4	8	9 (70)
P.10.d. Gestión:	Muy Bien	Bien	Mal	Muy Mal	No Sabe	No Contesta
Mantenimiento y conservación	1	2	3	4	8	9 (71)
Servicio de vigilancia	1	2	3	4	8	9 (72)
Conservación del patrimonio ferroviario	1	2	3	4	8	9 (73)
Seguridad	1	2	3	4	8	9 (74)
Velocidad de los ciclistas	1	2	3	4	8	9 (75)
Ausencia de barreras arquitectónicas	1	2	3	4	8	9 (76)
Ausencia del vandalismo	1	2	3	4	8	9 (77)

P.11. ¿Tiene interés por visitar otras vías verdes?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (78)

Si----- 1
No----- 2

P.12. ¿Podría decirme si ha visitado otras vías verdes y dónde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Andalucía	1 (pasar a la P.13)	2 (79)
Resto de España	1 (pasar a la P.14)	2 (80)
Resto de Europa y/u otros continentes	1 (pasar a la P.14)	2 (81)
Si todas son No pasar a la P. 14		

P.13. ¿Podría decirme qué vías verdes andaluzas ha visitado, sin contar la vía verde en la que nos encontramos hoy?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Del Alanzora-Hierro (Almería)	1	2 (82)
Del Alanzora- Olula (Almería)	1	2 (83)
De Lucainena (Almería)	1	2 (84)
De Costa Ballena (Cádiz)	1	2 (85)
De la Sierra (Cádiz-Sevilla)	1	2 (86)
De la Campiña I (Córdoba)	1	2 (87)
De la Subbética (Córdoba)	1	2 (88)
Del Guadajoz-Subbética (Córdoba)	1	2 (89)
De Sierra Nevada (Granada)	1	2 (90)
Del Guadiana (Huelva)	1	2 (91)
Del Litoral (Huelva)	1	2 (92)

De los Molinos del Agua (Huelva)	1	2 (93)
Del Odiel (Huelva)	1	2 (94)
De Riotinto (Huelva)	1	2 (95)
Del Aceite (Jaén)	1	2 (96)
Del Guadalimar (Jaén)	1	2 (97)
De Linares (Jaén)	1	2 (98)
Minas de Plomo (Jaén)	1	2 (99)
De Vadollano (Jaén)	1	2 (100)
De los Alcores (Sevilla)	1	2 (101)
De la Campiña II (Sevilla)	1	2 (102)
De Itálica (Sevilla)	1	2 (103)
De la Sierra Norte de Sevilla (Sevilla)	1	2 (104)

P.14. ¿Qué tipos de turismo realiza en la vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Turismo rural	1	2 (105)
Turismo activo	1	2 (106)
Ecoturismo	1	2 (107)
Turismo cultural	1	2 (108)
Otro/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (109)

P.15. ¿Cuándo usa-visita la vía verde, que no es la de su localidad, duerme en la zona de influencia de la vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (110)

- Si----- 1
 No----- 2
 No visito otra vía verde----- 3

P.16. ¿Qué gasto económico medio realiza en su estancia en esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (111)

- 0€----- 1
 1-50€----- 2
 51-100€----- 3
 101-150€----- 4
 151-200€----- 5
 Más de 201€----- 6

ANOTAR LA CANTIDAD: _____

P.17. ¿Podría decir cuál es la principal característica que le lleva a elegir una u otra vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA UNICA). (112)

- Características técnicas (firme, longitud, desnivel,...)--- 1
 Naturaleza----- 2
 Servicios----- 3
 Infraestructura no motorizada- 4
 La comarca----- 5
 Cercanía a mi domicilio----- 6
 Por recomendación----- 7
 No tengo en cuenta nada----- 8
 Otro/s ¿Cuál/Cuáles?----- 9

P.18. ¿Cuál es el principal motivo que le lleva a usar-visitar esta vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA UNICA). (113)

- Salud----- 1
 Deporte----- 2
 Diversión----- 3
 Formación----- 4
 Movilidad utilitaria----- 5
 Estar con las amistades y/o familiares----- 6
 Contacto con la naturaleza----- 7
 Salir de la rutina----- 8
 Turismo----- 9
 Peregrinación----- 10
 Completar el pasaporte de vías verdes----- 11
 Conocer la vía verde----- 12
 Cercanía a mi domicilio----- 13
 Infraestructura no motorizada- 14
 Otro/s ¿Cuál/Cuáles?----- 15

P.19. Durante el último año, ¿a través de quién o de qué entidad organizó sus usos-visitas a esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Por su cuenta	1	2 (114)
Por cuenta de otras personas	1	2 (115)
Club, asociación y/o federación	1	2 (116)
Empresas del sector (turismo, deporte, medio ambiental)	1	2 (117)
Administración	1	2 (118)
Centro de trabajo	1	2 (119)
Centro escolar	1	2 (120)
Otro/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (121)

P.20. Durante el último año, ¿con quién usó-visitó esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Solo	1	2 (122)
Con su familia	1	2 (123)
Con su pareja	1	2 (124)
Con sus amigos/as	1	2 (125)
Con guía y/o monitor	1	2 (126)
Con su animal de compañía	1	2 (127)
Otro/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (128)

P.21. Pensando en el uso que hace de esta vía verde, ¿podría decirme cómo diseña su recorrido? (LEER RESPUESTA POR GRUPOS-NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
P.21.a.		
Por tiempo	1	2 (129)
Por distancia	1	2 (130)
Entre puntos de referencia	1	2 (131)
P.21.b.		
De ida	1	2 (132)
De ida y vuelta	1	2 (133)
P.21.c.		
Íntegramente por la vía verde	1	2 (134)
Incluye la vía verde y otro/s camino/s	1	2 (135)

P.22. ¿Qué actividades físico-deportivas realiza cuando usa-visita esta vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Caminar, pasear, senderismo	1	2 (136)
Ciclismo	1	2 (137)
Carrera pedestre	1	2 (138)
Patinaje	1	2 (139)
Ruta ecuestre	1	2 (140)
Otra/s ¿Cuál/Cuáles?	1	2 (141)

P.23. El material que utiliza en esta vía verde, ¿de quién es propiedad? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (142)

- No utilizo material especial----- 1
- Personal----- 2
- Prestado----- 3
- Alquilado----- 4
- Indistintamente----- 5

P.24. Durante el último año, ¿podría decirme con qué frecuencia usó-visitó esta vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (143)

- Varias veces en semana--- 1
- Semanalmente----- 2
- Varias veces al mes----- 3
- Mensualmente----- 4
- De vez en cuando----- 5
- En raras ocasiones----- 6
- Es la primera vez (**pasar a la P.28**)----- 7

P.25. Durante el último año, ¿le importaría decirme sobre todo en qué días usó-visitó esta vía verde? (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (144)

- En cualquier día----- 1
- Días laborales----- 2
- Fines de semana----- 3
- Días Festivos/Puentes----- 4
- Vacaciones----- 5

P.26. Durante el último año, ¿le importaría decirme sobre todo en qué momento del día usó-visitó esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (145)

- En cualquier momento----- 1
- Todo el día----- 2
- Por la mañana----- 3
- Al medio día----- 4
- Por la tarde----- 5
- Por la noche----- 6

P.27. Durante el último año, ¿le importaría decirme sobre todo en qué estación del año usó-visitó esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (146)

- En cualquier estación----- 1
- Más en primavera----- 2
- Más en verano----- 3
- Más en otoño----- 4
- Más en invierno----- 5
- Durante el curso escolar--- 6

P.28. En su opinión, ¿pueden las actividades físico-deportivas desarrolladas en esta vía verde provocar impactos ambientales positivos o negativos en el entorno?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (147)

- Solo hay impacto positivo---- 1
- Solo hay impacto negativo-- 2
- No sabe----- 3
- Provocan ambos impactos-- 4
- No provocan ningún impacto----- 5

P.29. De los siguientes comportamientos ¿cuáles de ellos practica cuando usa-visita esta vía verde? (LEER RESPUESTA- RESPUESTA MÚLTIPLE).

	Si	No
Evito ir con mucha gente a la vía verde	1	2 (148)
Respeto el paso de los demás usuarios	1	2 (149)
Respeto lo indicado por las señales	1	2 (150)
Respeto el equipamiento y mobiliario	1	2 (151)
Respeto la naturaleza	1	2 (152)
Hablo con volumen normal	1	2 (153)
Llevo/llevaría mi animal de compañía amarrado	1	2 (154)
Utilizo/utilizaría los baños-servicios	1	2 (155)
Utilizo/utilizaría bolsas de recogida de excrementos para mi animal de compañía	1	2 (156)
Utilizo/utilizaría las papeleras y/o puntos limpios	1	2 (157)

P.30. ¿En qué grado diría que está satisfecho/a durante su uso-visita a esta vía verde?.(NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (158)

- Muy satisfecho----- 1
- Bastante satisfecho----- 2
- Poco satisfecho----- 3
- Nada satisfecho----- 4

P.31. ¿Recomendaría a otras personas el uso-visita de esta vía verde?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (159)

- Si----- 1
- No----- 2

Para finalizar, le preguntaremos acerca de su perfil sociodemográfico.

P.32. Sexo. (160)

- Hombre----- 1
- Mujer----- 2

P.33. ¿Le importaría decirme su edad?. (161)

P.34. ¿Cuál es su país de residencia?. (162)

- España----- 1
- Extranjero----- 2 (Pasar a la P.36)

P.35. ¿Puede indicarnos el código postal de la localidad dónde reside actualmente?. (163)

--	--	--	--	--

P.36. ¿Cuál es su estado civil?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (164)

- Soltero/a----- 1
- Casado/a-Conviviendo----- 2
- Divorciado/a-Separado/a----- 3
- Viudo/a----- 4

P.37. ¿En cuál de las siguientes situaciones se encuentra?. (LEER RESPUESTA-RESPUESTA ÚNICA). (165)

- Estudiante----- 1
- Estudia y trabaja----- 2
- Busca su primer empleo----- 3
- Activo ocupado----- 4
- Activo desempleado----- 5
- Labores del hogar----- 6
- Prejubilado / Jubilado / Pensionista----- 7
- Otro/s ¿Cuál/Cuáles?----- 8

P.38. ¿Qué estudios académicos posee?. (MOSTRAR LA TARJETA "B". LEER RESPUESTA-RESPUESTA ÚNICA. SEÑALAR EL TÍTULO DE MAYOR RANGO ACADÉMICO ACABADO). (166)

- Sin estudios----- 1
- Primaria----- 2
- Secundaria----- 3
- Formación profesional----- 4
- Universitario medio----- 5
- Universitario superior----- 6
- Universitario postgraduado----- 7
- Otro/s ¿Cuál/Cuáles?----- 8

P.39. Las vías verdes se crean bajo los principios de universalidad y accesibilidad. ¿Presenta algún tipo de discapacidad reconocida oficialmente?. (NOTORIEDAD ESPONTÁNEA-RESPUESTA ÚNICA). (167)

- Discapacidad física----- 1
- Discapacidad orgánica----- 2
- Discapacidad psíquica----- 3
- Discapacidad sensorial----- 4
- Discapacidad mixta----- 5
- No presento discapacidad----- 6

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

A RELLENAR POR EL ENCUESTADOR.

1. INCIDENCIAS ENTREVISTA.

- I.1. En el punto de muestreo. (168)
- I.2. En el horario establecido. (169)
- I.3. En la elección del entrevistado. (170)

2. ENTREVISTA REALIZADA.

- E.1 Nombre de la Vía Verde. (171)
- E.2. Punto de Muestreo. (172)
- E.3. Fecha de realización. (173)
- E.4. Día de la semana que se realiza la entrevista. (174)
- | | |
|----------------|---|
| Lunes----- | 1 |
| Martes----- | 2 |
| Miércoles----- | 3 |
| Jueves----- | 4 |
| Viernes----- | 5 |
| Sábado----- | 6 |
| Domingo----- | 7 |
- E.5. Duración aproximada de la entrevista..... (En minutos). (175)
- E.6. Hora de realización. (176)
- | | |
|-----------------------------|---|
| Mañana (7.30-12.00)----- | 1 |
| Mediodía (12.00-16.00)----- | 2 |
| Tarde (16.00-20.00)----- | 3 |
| Noche (20.00-24.00)----- | 4 |
- E.7. Tipo de Usuario-Visitante. (177)
- | | |
|----------------------------|---|
| Senderista, Caminante----- | 1 |
| Corredor----- | 2 |
| Ciclista----- | 3 |
| Jinete----- | 4 |
| Patinador----- | 5 |
| Movilidad reducida----- | 6 |
| Otros----- | 7 |
- E.8. Nº de Acompañantes. (178)
- | | |
|-------------|---|
| Solo----- | 1 |
| Pareja----- | 2 |
| Grupo----- | 3 |

3. VALORACIÓN DE LA ENTREVISTA.

V.1 Desarrollo de la entrevista. (179)

- | | |
|----------------|---|
| Muy buena----- | 1 |
| Buena----- | 2 |
| Regular----- | 3 |
| Mala----- | 4 |
| Muy Mala----- | 5 |

V.2. Sinceridad del entrevistado. (180)

- | | |
|---------------|---|
| Mucha----- | 1 |
| Bastante----- | 2 |
| Poca----- | 3 |
| Ninguna----- | 4 |

4. METEOROLOGÍA.

M.1. Tiempo climatológico. (181)

- | | |
|---------------|---|
| Soleado----- | 1 |
| Nublado----- | 2 |
| Lluvioso----- | 3 |
| Nevando----- | 4 |
| Ventoso----- | 5 |

M.2. Sensación térmica. (182)

- | | |
|-------------------|---|
| Muy caluroso----- | 1 |
| Cálido----- | 2 |
| Frío----- | 3 |

A RELLENAR EN CODIFICACIÓN.

C.1. Cuestionario cumplimentado. (183)

- | | |
|-----------------|---|
| Correcta----- | 1 |
| Incorrecta----- | 2 |
- (Motivos)

C.2. Valoración de la inspección. (184)

- | | |
|---------------------------------------|---|
| Entrevista inspeccionada----- | 1 |
| Inspección telefónica----- | 2 |
| Inspección personal----- | 3 |
| Inspección telefónica y personal----- | 4 |

C.3. Resultado de la inspección. (185)

- | | |
|----------------------------|---|
| Entrevista correcta----- | 1 |
| Entrevista incorrecta----- | 2 |
- (Motivos)

C.4. Resultado final. (186)

- | | |
|-------------------------|---|
| Entrevista válida----- | 1 |
| Entrevista anulada----- | 2 |

C.5. Codificador nº:..... (187)

ANEXO 2.

TARJETAS DE RESPUESTAS.

TARJETA “A/B”: P. 10. Danos su opinión en torno a los siguientes puntos.

INFRAESTRUCTURAS-EQUIPAMIENTOS:	
CARRETERAS DE ACCESO PRÓXIMAS A LA VÍA VERDE	CARRETERAS DE ACCESO, CALLES,...
PUNTOS DE AGUA	FUENTES DE AGUA POTABLE Y ABREVADEROS DE CABALLO
ASEOS Y DUCHAS	BAÑOS, LAVABOS, DUCHAS
ÁREAS DE DESCANSO	ZONAS DE DESCANSO: MERENDEROS, BANCOS, SOMBRA, PAPELERAS,...
PAPELERAS-CONTENEDORES	EN LAS ESTACIONES, ÁREAS DE DESCANSO,...
PUNTES-PASARELAS-TÚNELES	PUNTES-PASARELAS-TÚNELES
MIRADORES U OBSERVATORIOS PAISAJÍSTICOS	MIRADORES U OBSERVATORIOS PAISAJÍSTICOS
APARCAMIENTOS	VEHÍCULOS, BICICLETAS Y DESCANSADERO DE CABALLOS
FIRME, CUNETAS Y TALUDES DE LA VÍA VERDE	FIRME, CUNETAS Y TALUDES
SEÑALIZACIÓN PARA ACCEDER A LA VÍA VERDE	DIRECCIONALES E INFORMATIVAS
SEÑALIZACIÓN EN LA VÍA VERDE	DIRECCIONALES, NORMATIVAS E INFORMATIVAS
ILUMINACIÓN	VÍA VERDE, TÚNELES, ÁREAS DE DESCANSO Y ESTACIONES
ARBOLEDA PARA DAR SOMBRA EN LA VÍA VERDE	AMBOS LADOS DE LA VÍA VERDE, ÁREAS DE DESCANSO,...
SEGURIDAD PASIVA	BARANDAS, CRUCES CON CARRETERAS, PIVOTES,...
SERVICIOS COMPLEMENTARIOS:	
PUNTOS DE INFORMACIÓN-CENTRO DE VISITANTES	INFORMACIÓN TURÍSTICA Y/O DE LA VÍA VERDE, CENTRO DE VISITANTES, AULA DE NATURALEZA, MUSEO DEL TREN,...
BAR-RESTAURANTE	BAR-RESTAURANTE
ALOJAMIENTO TURÍSTICO	HOTELES, ALBERGUES, CAMPINGS, APARCAMIENTO DE CARAVANAS,...
COMERCIO DE PRODUCTOS TÍPICOS O RECUERDOS	PASTELES, CHACINAS, CAMISetas, PINS,...
COMERCIO DE VENTA, ALQUILER O ARREGLO DE MATERIAL DEPORTIVO	BASTONES, BICICLETAS, CASCOS, RECAMBIOS,...
TRANSPORTE PÚBLICO	TREN, TAXI Y AUTOBÚS
EMPRESA DE TURISMO ACTIVO, SERVICIOS	PARA CONTRATAR SERVICIO DE GUÍA, ACTIVIDADES,...

DEPORTIVOS O EDUCACIÓN AMBIENTAL	
ZONA DEPORTIVAS-RECREATIVAS:	
ESPACIO PARA ESCALADA	EN ROCA O ROCÓDROMO
MAPA DE ORIENTACIÓN DEPORTIVA	ORIENTACIÓN DEPORTIVA
ESPACIO DE TÉCNICAS ESPELEOLÓGICAS	RAPEL, TIROLINA, PROGRESIÓN VERTICAL,...
PISTA DEPORTIVA ANEXA	BALONCESTO, PETANCA, FÚTBOL-SALA,...
ÁREA LÚDICO-RECREATIVAS	JUEGOS INFANTILES: COLUMPIOS, TOBOGANES, BALANCINES,...
ÁREA MANTENIMIENTO FÍSICO	MÁQUINAS DE GIMNASIA, CIRCUITO BIO-SALUDABLE,...
GESTIÓN:	
MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN	VÍA VERDE, PAISAJE,...
SERVICIO DE VIGILANCIA	PATRULLA VERDE, SEPRONA, POLICÍA LOCAL,...
CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO FERROVIARIO	CONSERVACIÓN DE LAS ESTACIONES Y APEADEROS, PRESENCIA DE LOCOMOTORAS Y VAGONES, USO DE TRAVIESAS,...
SEGURIDAD	PROBLEMAS DE ROBOS, DE SUSTOS,...
VELOCIDAD DE LOS CICLISTAS	VELOCIDAD DE LOS CICLISTAS
AUSENCIA DE BARRERAS ARQUITECTÓNICAS	VÍA VERDE, EQUIPAMIENTOS,...
AUSENCIA DE VANDALISMO	PINTADAS, DETERIOROS, ROBOS, ... EN EL/DEL EQUIPAMIENTO

TARJETA “B/E”: P. 38. ¿ Qué estudios académicos posee?. Señalar el título que haya completado de mayor rango académico.

SIN ESTUDIOS:

“NO HA ESTADO ESCOLARIZADO O HA IDO A LA ESCUELA PERO NO HA LLEGADO A TERMINAR LOS ESTUDIOS BÁSICOS”

PRIMARIA:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE EGB, GRADUADO ESCOLAR Y EDUCACIÓN EN PRIMARIA”

SECUNDARIA:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE BACHILLER, PREU, BUP, COU, ESO Y BACHILLERATO”

FORMACIÓN PROFESIONAL:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE FP-1, FP-2, CICLO FORMATIVO DE GRADO MEDIO Y CICLO FORMATIVO DE GRADO SUPERIOR”

UNIVERSITARIO MEDIO:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE DIPLOMATURA, INGENIERÍA TÉCNICA, ARQUITECTURA TÉCNICA, CONSERVATORIO MEDIO,…”

UNIVERSITARIO SUPERIOR:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE LICENCIATURA, INGENIERÍA TÉCNICA SUPERIOR, ARQUITECTURA, GRADO, CONSERVATORIO SUPERIOR, ETC.”

UNIVERSITARIO POSTGRUADO:

“EN ESTE GRUPO INCLUIMOS ESTUDIOS DE DIPLOMA DE ESTUDIOS AVANZADOS, MÁSTER Y DOCTOR”

ANEXO 3.

RELACIÓN DE LA MUESTRA SEGÚN LA VÍA VERDE, DÍA, JORNADA Y PUNTO DE MUESTREO.

Muestra, Vías verdes de menos de 10 kilómetros, Días, Jornadas y Puntos de Muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	PUNTO DE MUESTREO	FECHA Y JORNADA	MUESTRA		Nº DE JORNADAS
				SEGÚN DISEÑO	REAL	
1	V.V. OLULA (ALMERÍA)	INICIO V.V. CALLE DE VENECIA II (P.K.0,2)	DOMINGO: 17-10-2010. JORNADA: TARDE	8	8	1
2	V.V. ITÁLICA (SEVILLA)	INICIO V.V. EN APARCAMIENTO PUERTA TRIANA EN LA EXPO'92 (P.K.0)	SÁBADO: 9-10-2010. JORNADA: TARDE	7	8	1
3	V.V. LUCAINENA (ALMERÍA)	INICIO V.V. PUNTO DE INFORMACIÓN (P.K. 0,1)	DOMINGO: 17-10-2010. JORNADA: MAÑANA	6	6	1
4	V.V. LINARES (JAÉN)	INICIO V.V. EN LINARES (P.K. 0)	DOMINGO: 24-10-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE	20	MAÑANA: 10 TARDE: 11	2
5	V.V. GUADAJÓZ-SUBBÉTICA (CÓRDOBA)	A.D. ESTACIÓN DE BAENA (P.K. 1)	DOMINGO: 14-11-2010. JORNADA: TARDE MARTES: 16-11-2010. JORNADA: TARDE	9	TARDE: 2 TARDE: 7	2
TOTAL				50	52	7

Fuente: Elaboración propia.

Muestra, Vías verdes entre 10 y 30 kilómetros, Días, Jornadas y Puntos de Muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	PUNTOS DE MUESTREO	FECHA Y JORNADA	MUESTRA		Nº DE JORNADAS
				SEGÚN DISEÑO	REAL	
1	V.V. HIERRO (ALMERÍA)	1- A.D. LOS ZOILOS (P.K. 2,6)	SÁBADO: 16-10-2010. JORNADA: MAÑANA	10	ÁREA 1: MAÑANA: 6	2
			DOMINGO: 17-10-2010. JORNADA: TARDE		TARDE: 1	
		2- CRUCE CAMINO FUENCALIENTE (P.K. 7.150)	SÁBADO: 16-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: TARDE: 3	1
TOTAL:					10	3
2	V.V. SIERRA NORTE (SEVILLA)	1- PUNTO INFORMACIÓN CASA DE LOS INGLESES DEL CERRO DEL HIERRO (P.K. 16)	MARTES (F): 12-10-2010. JORNADA: MAÑANA	11	ÁREA 1: 11	1
			MARTES (F): 12-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: 10	
		2- ESTACIÓN DE SAN NICOLÁS DEL PUERTO. DESVIO AL A.D. HUEZNR (P.K.11)	MARTES (F): 12-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: 10	1
TOTAL:					21	2
3	V.V. COSTA BALLENA (CÁDIZ)	1- A.D. PINAR PERITANDA	VIERNES: 17-12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE	21	ÁREA 1: MAÑANA: 3 TARDE: 1	3
			DOMINGO: 26-12-2010. JORNADA: TARDE		TARDE: 3	
		2- A.D. INICIO V.V. ROTA	DOMINGO: 19-12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 2: MAÑANA: 6 TARDE: 4	3
			DOMINGO: 26-12-2010. JORNADA: MAÑANA		MAÑANA: 8	
TOTAL:					25	6

4	V.V. GUADIANA (HUELVA)	1- A.D. PUERTO LA LAJA (P.K. 0)	DOMINGO: 10-10-2010. JORNADA: MAÑANA	6	ÁREA 1: 5	1
		2- INICIO V.V. MINAS ISABEL (P.K. 17)	DOMINGO: 10-10-2010. JORNADA: MAÑANA		ÁREA 2: 1	1
TOTAL:					6	2
5	V.V. CAMPIÑA I (CÓRDOBA)	1- EST. VALCHILLÓN (P.K. 0)	VIERNES: 8-10-2010. JORNADA: TARDE	16	ÁREA 1: 6	1
		2- A.D. APEADERO LAS PINEDAS (P.K. 20)	SÁBADO: 9-10-2010. JORNADA: MAÑANA		ÁREA 2: MAÑANA: 1	3
		A.D. FUENTE REDONDA (P.K. 20,7)	MARTES: 26-10-2010. JORNADA: MAÑANA		MAÑANA: 4	
			DOMINGO: 14-11-2010. JORNADA: MAÑANA		MAÑANA: 5	
TOTAL:					16	4
6	V.V. CAMPIÑA II (SEVILLA)	1- A.D. VILLANUEVA DEL REY (P.K.54,8)	MARTES: 19-10-2010. JORNADA: MAÑANA	11	ÁREA 1: 3	1
		2- A.D. PUENTE DEL HIERRO (P.K.13)	MARTES: 19-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: 8	1
TOTAL:					11	2

Fuente: Elaboración propia.

Muestra, Vías verdes de más de 30 kilómetros, Días, Jornadas y Puntos de Muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	PUNTOS DE MUESTREO	FECHA Y JORNADA	MUESTRA		Nº DE JORNADAS
				SEGÚN DISEÑO	REAL	
1	V.V. LOS MOLINOS DE AGUA (HUELVA)	1- A.D. SAN JUAN DEL PUERTO (P.K. 0)	SÁBADO: 4-12-2010. JORNADA: MAÑANA	5	ÁREA 1: TARDE: 1	1
		2- A.D. TRIGUEROS (P.K. 6,5)	SÁBADO: 4-12-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: TARDE: 2	1
		3- A.D. BEAS (P.K. 12,5)	SÁBADO: 4-12-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 3: TARDE: 1	1
		4- INICIO V.V. PASEO CALLE DE VIA ANTIGUA (P.K.33)	DOMINGO: 10-10-2010. JORNADA: TARDE SÁBADO: 4-12-2010. JORNADA: TARDE.		ÁREA 4: TARDE: 1 TARDE: 2	2
TOTAL:					7	5
2	V.V. SIERRA (CÁDIZ-SEVILLA)	1- A.D. ESTACIÓN PUERTO SERRANO (P.K. 36)	VIERNES: 29-10-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE VIERNES: 5-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE	111	ÁREA 1: MAÑANA: 5 TARDE: 3 MAÑANA: 5 TARDE: 5	4
		2- A.D. ESTACIÓN CORIPE (P.K.21,5)	SÁBADO: 6-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE SÁBADO: 13-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 2: MAÑANA: 14 TARDE: 10 MAÑANA: 15 TARDE: 14	4
		3- A.D. ESTACIÓN ZAFRAMAGÓN (P.K. 16)	DOMINGO: 7-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 3: MAÑANA: 13 TARDE: 10	2
		4- A.D. ESTACIÓN OLVERA (P.K. 0)	LUNES (F): 1-11-2010.JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 4: MAÑANA: 13 TARDE: 9	5

			MARTES: 9-11-2010. JORNADA: MAÑANA		MAÑANA: 0	
			VIERNES: 12-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		MAÑANA: 3 TARDE: 6	
TOTAL:					125	15
3	V.V. ACEITE (JAÉN)	1-A.D. FUENTEZUELAS (P.K. 0)	VIERNES: 22-10-2010. JORNADA: MAÑANA	37	ÁREA 1: 14	1
		2- A.D. ESTACIÓN TORREDEL CAMPO (P.K. 11,1)	VIERNES: 22-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 2: 10	1
		3- A.D. MARTOS (P.K. 23)	SÁBADO: 23-10-2010. JORNADA: MAÑANA.		ÁREA 3: 12	1
		4- A.D. ESTACIÓN ALCAUDETE (P.K. 48)	SÁBADO: 23-10-2010. JORNADA: TARDE		ÁREA 4: 7	1
TOTAL:					43	4
4º	V.V. SUBBÉTICA (CÓRDOBA)	1- A.D. ESTACIÓN LUCENA (P.K.44)	VIERNES: 19-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE	122	ÁREA 1: MAÑANA: 7 TARDE: 5	7
			LUNES (F): 6-12-2010. JORNADA: TARDE		TARDE: 3	
			MARTES: 7-12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		MAÑANA: 5 TARDE: 1	
			DOMINGO: 12-12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		MAÑANA: 15 TARDE: 4	
		2- A.D. ESTACIÓN CABRA (P.K.33)	SÁBADO: 20-11-2010. JORNADA: MAÑANA		ÁREA 2: MAÑANA: 11	5
			DOMINGO: 28-11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		MAÑANA: 12 TARDE: 5	
			VIERNES: 3-12-		MAÑANA: 8	

			2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		TARDE: 7	
		3- A.D. ESTACIÓN DOÑA MENCÍA (P.K.20)	DOMINGO: 21- 11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE MARTES: 30- 11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE VIERNES: 10- 12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 3: MAÑANA: 12 TARDE: 2 MAÑANA: 3 TARDE: 2 MAÑANA: 7 TARDE: 6	6
		4- A.D. ESTACIÓN LUQUE (P.K.10)	MARTES: 23- 11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE VIERNES: 26- 11-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE MIÉRCOLES (F): 8-12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE SÁBADO: 11- 12-2010. JORNADA: MAÑANA Y TARDE		ÁREA 4: MAÑANA: 2 TARDE: 1 MAÑANA: 3 TARDE: 0 MAÑANA: 6 TARDE: 5 MAÑANA: 6 TARDE: 3	8
TOTAL:					141	26

(F): Día festivo.

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO 4.

RELACIÓN DE PUNTOS DE MUESTREO UTILIZADOS EN LAS VÍAS VERDES ANDALUZAS ACONDICIONADAS.

Vías verdes de menos de 10 kilómetros y punto de muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	KILÓMETROS	PUNTO DE MUESTREO
1	V.V. OLULA (ALMERÍA)	1,6 KM.	INICIO V.V. CALLE DE VENECIA II
2	V.V. ITÁLICA (SEVILLA)	2 KM.	INICIO V.V. EN EL APARCAMIENTO PUERTA TRIANA EN LA EXPO'92
3	V.V. LUCAINENA (ALMERÍA)	5 KM.	INICIO V.V. PUNTO DE INFORMACIÓN
4	V.V. LINARES (JAÉN)	6 KM.	INICIO V.V. EN LINARES
5	V.V. GUADAJOZ-SUBBÉTICA (CÓRDOBA)	7,7 KM.	A.D. ESTACIÓN DE BAENA

Fuente: Elaboración propia.

Vías verdes entre 10 y 30 kilómetros y punto de muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	KILÓMETROS	PUNTOS DE MUESTREO	DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE MUESTREO
1	V.V. HIERRO (ALMERÍA)	11,8 KM.	1. A.D. LOS ZOILOS 2. CRUCE CAMINO FUENCALIENTE	5 KM.
2	V.V. SIERRA NORTE (SEVILLA)	15+ 4 KM.	1. PUNTO INFORMACIÓN CASA DE LOS INGLESES DEL CERRO DEL HIERRO 2. ESTACIÓN DE SAN NICOLÁS DEL PUERTO DESVÍO AL A.D. HUEZARNAR	5 Km.
3	V.V. COSTA BALLENA (CÁDIZ)	16,1 KM.	1. A.D. PINAR PERITANDA 2. A.D. INICIO V.V. ROTA	9,5 Km.
4	V.V. GUADIANA (HUELVA)	17 KM.	1. A.D. PUERTO LA LAJA 2. INICIO V.V. MINAS ISABEL	17 Km.
5	V.V. CAMPIÑA I (CÓRDOBA)	27,3 KM.	1. EST. VALCHILLÓN 2. A.D. FUENTE REDONDA	21 Km.
6	V.V. CAMPIÑA II (SEVILLA)	28,5 KM.	1. A.D. VILLANUEVA DEL REY 2. A.D. PUENTE DEL HIERRO	9 Km.

Fuente: Elaboración propia.

Vías verdes de más de 30 kilómetros y punto de muestreo.

Nº	VÍAS VERDES	KILÓMETROS	PUNTOS DE MUESTREO	DISTANCIA ENTRE PUNTOS DE MUESTREO
1	V.V. LOS MOLINOS DE AGUA (HUELVA)	34 KM.	1. A.D. SAN JUAN DEL PUERTO 2. A.D. TRIGUEROS 3. A.D. BEAS 4. INICIO V.V. PASEO CALLE DE VIA ANTIGUA	1 a 2: 6,5 Km. 2 a 3: 6 Km. 3 a 4: 20,5 Km.
2	V.V. SIERRA (CÁDIZ-SEVILLA)	36 KM.	1. A.D. EST. PUERTO SERRANO 2. A.D. EST. CORIPE 3. A.D. EST. ZAFRAMAGÓN 4. A.D. EST. OLVERA	1 a 2: 14 Km. 2 a 3: 6 Km. 3 a 4: 16 Km.
3	V.V. ACEITE (JAÉN)	55 KM.	1. A.D. FUENTEZUELAS 2. A.D. EST. TORREDELCAMPO 3. A.D. EST. MARTOS 4. A.D. EST. ALCAUDETE	1 a 2: 11 Km. 2 a 3: 13 Km. 3 a 4: 24,3 Km.
4	V.V. SUBBÉTICA (CÓRDOBA)	56 KM.	1. A.D. EST. LUCENA 2. A.D. EST. CABRA 3. A.D. EST. DOÑA MENCIA 4. A.D. EST. LUQUE	1 a 2: 11,2 Km. 2 a 3: 13 Km. 3 a 4: 10 Km.

Fuente: Elaboración propia.

ANEXO 5.

ESTADILLO DE AFORO.

ESTADILLO DE AFORO

NOMBRE DE LA VÍA VERDE:



PUNTO DE MUESTREO:



FECHA: **HORARIO:** **JORNADA:** **Nº HOJA:**

NOMBRE DEL ENCUESTADOR:

Nº	HORA:	MEDIO DE DESPLAZAMIENTO						SEXO	OBSERVACIONES (Está lejos, estoy entrevistando, no quiere, no para,...)	SENTIDO DE CIRCULACIÓN	¿ENCUESTA? SI / NO
		Andando	Corriendo	Bicicleta	Caballo	Motorizado	Otros	Sexo			
1											
2											
3											
4											
5											
6											
7											
8											
9											
10											
11											
12											
13											
14											
15											
16											
17											
18											
19											
20											
21											
22											
23											
24											
25											
26											
27											
28											
29											
30											

OBSERVACIONES: