

MARÍA JOSÉ CUESTA AGUILAR
Doctora en Geografía
Departamento de Antropología, Geografía e Historia
de la Universidad de Jaén
España
[mjcuesta@ujaen.es]

JOSÉ MANUEL JURADO ALMONTE
Doctor en Geografía
Instituto de Desarrollo Local, Departamento
de Historia, Geografía y Antropología
de la Universidad de Huelva
España
[jurado@uhu.es]



**LA VÍA VERDE DEL ACEITE
(JAÉN-CÓRDOBA, ESPAÑA),
UNA OPORTUNIDAD PARA
EL DESARROLLO RURAL
EN ANDALUCÍA**

**THE GREENWAY OF OIL
(JAÉN-CÓRDOBA, SPAIN), AN
OPPORTUNITY FOR RURAL
DEVELOPMENT IN ANDALUCIA**

Para citar el artículo: Cuesta, M. & Jurado, J. (2023). La Vía Verde del Aceite (Jaén-Córdoba, España), una oportunidad para el desarrollo rural en Andalucía. *Turismo y Sociedad*, XXXIII, pp. 167-190. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n33.07>

Fecha de recepción: 1 de junio de 2021
Fecha de modificación: 27 de agosto de 2021
Fecha de aceptación: 14 de diciembre de 2021

Resumen

En el marco del turismo sostenible, se abre con fuerza un nuevo producto: el cicloturismo, que aprovecha, entre otras, las vías verdes, antiguas infraestructuras ferroviarias ahora acondicionadas para el ocio activo. En pocos años se ha desarrollado una amplia red de vías verdes que recorren regiones y países.

En España destaca el Programa Vías Verdes, que ha sido una oportunidad para proteger un patrimonio ferroviario en desuso y que, a la vez, permite a turistas y a otros usuarios conocer y gozar un patrimonio cultural y natural que especialmente transita por espacios rurales. El Programa se ha convertido también en nuevas oportunidades económicas para esos territorios.

Con esta aportación se analiza, se diagnostica y se hacen algunas propuestas sobre una de estas vías, la denominada Vía Verde del Aceite, que recorre las provincias andaluzas de Córdoba y Jaén.

Palabras Clave: vías verdes, cicloturismo, turismo sostenible, patrimonio cultural y natural

Abstract

Within the framework of sustainable tourism, a new product is hitting the market with a bang: cycle tourism, which makes use of greenways – former railway infrastructures now fitted out for active leisure – among other tracks. In just a few years, a wide network of greenways crossing regions and countries has been developed.

Especially noteworthy in Spain is the Greenways Programme, which has provided an opportunity to protect a disused railway heritage. In turn, it gives tourists and other users the opportunity to get to know

and enjoy a cultural and natural heritage that passes through rural areas. Furthermore, it provides new economic opportunities for those areas.

This contribution analyses, diagnoses and makes some suggestions regarding one of the greenways, known as the Vía Verde del Aceite, which runs through the Andalusian provinces of Córdoba and Jaén.

Keywords: greenways, cycle tourism, sustainable tourism, cultural and natural heritage

1. Introducción y justificación

La creación de nuevos itinerarios ecoturísticos ha crecido rápidamente en los últimos años al calor del ocio activo y del mayor interés por el medioambiente y el patrimonio cultural. Dentro de su gran diversidad, en razón a las temáticas y territorios por donde discurren, estas rutas tienen como semejanza la promoción y revalorización de corredores territoriales que suelen extenderse por espacios en su mayoría rurales.

Asociada a estos nuevos productos y rutas turísticas se halla también la posibilidad de recuperación de un patrimonio cultural y paisajístico. De esta manera, una parte importante de los proyectos y programas de desarrollo rural (Leader, Proder y Feader), de cooperación transfronteriza u otros de diversas administraciones públicas han puesto su atención en la recuperación y revalorización del patrimonio y en fomentar el turismo en espacios rurales. Una de estas acciones se refiere a la transformación de antiguos carriles ferroviarios en vías verdes, así como también a la mejora de caminos rurales y vías pecuarias, convertidos ahora en senderos y caminos culturales que acercan los paisajes y el patrimonio natural y cultural al viajero.

Así pues, en España, como en otros países europeos y del mundo desarrollado, en pocos años se ha generalizado una densa red de senderos y vías verdes que sirven tanto para los usuarios locales como también de reclamo para turistas y visitantes. Esto va unido a una mayor práctica del senderismo, del ciclismo, de los paseos a caballo y del deporte en general. Entre estos, el cicloturismo se ha convertido ya en un nuevo y pujante producto turístico, con itinerarios señalizados y georreferenciados que recorren regiones y atraviesan países. De esta manera, la bicicleta ha incorporado una faceta turística al uso común de utilizarse para la movilidad urbana y en distancias cortas. Al compás de estas nuevas posibilidades, surgen planes de movilidad urbana e interurbana que giran en torno a este medio de transporte tan sostenible.

Cabe destacar para España, como una experiencia en este tipo de iniciativas, el caso del Programa Vías Verdes, creado en 1993 por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Se trata de un programa en el que se han implicado otras administraciones públicas: comunidades autónomas, diputaciones provinciales y agrupaciones municipales. Como resultado, se han reutilizado antiguas vías ferroviarias que fueron cerradas y cuyos carriles fueron desmantelados en la segunda mitad de los años 80 del pasado siglo, o que incluso no llegaron a ponerse en funcionamiento. En muchas de estas vías se conservan todavía testimonios de un interesante patrimonio industrial

(puentes, túneles, depósitos de agua, estaciones, etc.), muy necesitado de mantenimiento por el abandono desde el cierre de sus servicios ferroviarios.

Tras casi treinta años de su puesta en marcha, el Programa Vías Verdes ha tenido una amplia difusión tanto en España como fuera del país, sobre todo por la valorización de un patrimonio ferroviario que sirve de base para un producto turístico integral, sostenible y respetuoso con el medioambiente, perfectamente adaptado a los requerimientos del ciclismo u otros deportes.

2. Marco teórico

2.1 *El modelo del turismo sostenible*

El concepto de desarrollo sostenible tiene su origen en los años 70 del pasado siglo, cuando el deterioro medioambiental empezó a ser una problemática mundial, por lo que se plantearon nuevos paradigmas de desarrollo. Sin embargo, fue solo hasta 1987, cuando las Naciones Unidas lo plasmaron en el llamado *Informe Brundtland*, que se subrayó la necesidad de satisfacer las necesidades de todos los individuos, así como la de promover el respeto por el medioambiente como vía para asegurar el futuro de las siguientes generaciones (Asamblea General de las Naciones Unidas, 1987).

Desde aquel año se han impulsado iniciativas de desarrollo sostenible en todos los ámbitos. En el turístico, se han realizado fundamentalmente por intermedio de la Organización Mundial del Turismo (OMT) como organismo internacional que tiene por finalidad la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible. Al respecto, la Cumbre de Río (1992) es un hito a partir del cual se han aprobado diversos textos y se han celebrado eventos que han marcado el camino del desarrollo turístico sostenible. Entre las iniciativas destacan las siguientes: la publicación de la *Guía para un turismo ambientalmente responsable*, del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) (1995); la *Carta Mundial sobre Turismo Sostenible* (1995); la Agenda 21 para la Industria de Viajes y Turismo (1996); la *Guía práctica para el desarrollo y uso de indicadores de turismo sostenible* (1997); el *Código Ético Mundial para el Turismo* (1999); la Declaración del Año Mundial del Ecoturismo (2002); la aprobación por la Comisión Europea de la Agenda para un Turismo Europeo Sostenible y Competitivo (2007) y la Declaración del Año Internacional del Turismo Sostenible para el Desarrollo (2017), etc.

La OMT entiende el desarrollo turístico sostenible como aquel que “tiene plenamente en cuenta las repercusiones actuales y futuras, económicas, sociales y medioambientales para satisfacer las necesidades de los visitantes, de la industria, del entorno y de las comunidades anfitrionas” (OMT, 2021). Según esta definición, el turismo puede ayudar a cumplir varios de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados en 2015 por los Estados Miembros de las Naciones Unidas como parte de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Entre ellos, destacan los relacionados con el desarrollo económico, inclusivo y sostenible; el consumo y la producción sostenible; y el uso sostenible de los ríos, los recursos naturales y el patrimonio cultural.

Estas referencias básicas han ido estableciendo un modelo por seguir. En consecuencia, las planificaciones y las propuestas turísticas que se planteen han de respetar y conservar el patrimonio natural, social y cultural, además de promover un producto competitivo y de calidad.

2.2 La revalorización de los espacios naturales y del patrimonio histórico-cultural en España

En el caso de España, la planificación turística recae especialmente en la potestad de las comunidades autónomas. La Administración central solo dispone de unos documentos que sirven de referencia, como es el caso del Plan del Turismo Español — Horizonte 2020 (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo [MICT], 2008).

Dado el carácter transversal del turismo, habría que analizar diversas leyes y planificaciones que tratan de proteger, recuperar y revalorizar tanto los espacios naturales como el patrimonio histórico-cultural y natural, y que en buena media les competen también de forma directa a las comunidades autónomas. En este marco legislativo y planificador, procedente de la escala estatal, destacan diversas leyes:

- Ley 16/1985, del 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, cuyo objetivo es la protección del conjunto que integra ese patrimonio: los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico.
- Ley 4/1989, del 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales, y una vez derogada esta, la Ley 42/2007, del 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, en la que, entre otras cuestiones, se da prioridad a los corredores naturales.
- Ley 45/2007, del 13 de diciembre, de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de España (LDSMR). En su artículo 22.f habla, entre otras medidas para la creación y el mantenimiento del empleo rural, del “diseño de actividades para informar y formar a los habitantes del medio rural sobre la potencialidad de uso de su patrimonio natural y cultural, proponiendo iniciativas que faciliten su implicación en el turismo geológico, ecológico, minero y otros aprovechamientos culturales”. El artículo 29 habla de “reutilizar el patrimonio arquitectónico existente” y de “proteger el patrimonio histórico-artístico ubicado en los municipios rurales y fomentar su mantenimiento y restauración adecuados”.

La Ley 45/2007, en sus artículos 11, 12 y 13 obliga a que sus preceptos se incardinan en distintos planes y programas. Entre ellos, destacan los Programas de Desarrollo Rural Sostenible (PDRS), de carácter plurianual, que siguen la periodicidad de los marcos financieros y programáticos comunitarios. La competencia de su implementación es de la Administración central, si bien comprometen a las comunidades autónomas. De esta manera, existe un Programa Nacional de Desarrollo Rural (PNDR) (2014-2020) (Ministerio de Medio Ambiente, Pesca y Alimentación [MAPA], 2014), al que habrían que añadirse 17 planes autonómicos.

No obstante, estas políticas de desarrollo rural iniciaron años atrás a la referida ley. En este sentido, el año 1986 fue clave para la historia de España y de sus espacios rurales,

cuando, tras la adhesión a la entonces Comunidad Europea, se empezaron a diseñar las políticas de desarrollo regional y rural, y se crearon los fondos agrícolas, sociales y de cohesión territorial.

Desde entonces han nacido nuevas estructuras territoriales (mancomunidades y grupos de desarrollo rural) para conseguir recursos y ejecutar acciones, aprovechando fondos procedentes de la UE y de las administraciones estatal y regional. De esta manera, estos fondos y programas (Leader, Feader, Interreg, etc.) han servido para crear, financiar y mantener nuevos instrumentos y estructuras para el desarrollo local, también para generar multitud de intervenciones sociales, económicas y ambientales.

Estas políticas de desarrollo rural están muy ligadas a los espacios naturales protegidos, donde se han multiplicado las iniciativas conforme al nuevo atractivo turístico de los espacios naturales y del patrimonio histórico-cultural. Estos espacios naturales protegidos cuentan con un ingente patrimonio, pero se han visto afectados por la despoblación, las bajas densidades demográficas y el envejecimiento poblacional.

Entre ese vasto conjunto de medidas y acciones, en los espacios naturales protegidos y rurales aparecen con fuerza el turismo rural y la recuperación y revalorización tanto del patrimonio cultural como del natural. Y entre esos espacios se hallan las vías verdes, que se ubican a lo largo de antiguas líneas férreas hoy en desuso, entre las que se encuentra la Vía Verde del Aceite, que recorre parte de las provincias de Jaén y Córdoba, en Andalucía (España).

2.3 El turismo sostenible en Andalucía

Con el primer Estatuto de Autonomía (1981, reformado en 2007), la Comunidad Autónoma de Andalucía ha ido afianzando su protagonismo y responsabilidad en las políticas de ordenación del territorio, las ambientales, las patrimoniales y también las estrictamente turísticas. Todas ellas están interconectadas y, a la vez, relacionadas con las políticas estatales y comunitarias.

Desde entonces se han sucedido diversos planes territoriales y estrategias plurianuales. En materia de medioambiente destacan el Plan de Medio Ambiente de Andalucía, así como distintos planes sectoriales y de planificación en espacios naturales protegidos (planes rectores de uso y gestión, planes de ordenación de recursos naturales, planes de gestión y los planes de desarrollo sostenible).

A consecuencia de la variedad y riqueza ambiental de Andalucía, se ha catalogado la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), que está conformada actualmente por 243 ámbitos. A esta iniciativa se añade la propia catalogación de la Red Natura 2000, cuyo referente es la Unión Europea (Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, 2021). Por consiguiente, se abren nuevas posibilidades de turismo sostenible en estos espacios, que pueden valerse del importante patrimonio natural y cultural con el que cuentan.

En materia estrictamente turística y como planificación horizontal destaca el Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía (2008-2011 y 2014-2020) (Consejería de Turismo,

Comercio y Deporte, 2007 y 2013). En cuanto a la planificación sectorial, sobresalen los planes de grandes ciudades del interior, la Estrategia Integral de Fomento del Turismo de Interior Sostenible de Andalucía Horizonte 2020 (Plan +Interior) (Junta de Andalucía, 2014), la Estrategia de Paisaje de Andalucía (EPA) del periodo 2012-2014 (Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, 2012) y el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB) 2014-2020 (Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía – Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, 2013), en los que se incorporan acciones específicas de turismo sostenible (Fernández-Latorre, 2018). Es necesario hacer una breve semblanza de estos tres últimos planes.

La Estrategia Integral Plan +Interior tiene como objetivos impulsar y revitalizar el interior de Andalucía por medio del turismo, así como también apoyar la actividad que desarrollan los distintos agentes vinculados al sector turístico. En su aprobación intervienen de forma transversal seis consejerías de la Administración andaluza.

La Estrategia de Paisaje de Andalucía (2012-2014) incorpora las vías verdes como esenciales corredores para promocionar y revalorizar los paisajes andaluces (Comisión de Seguimiento de la Estrategia de Paisaje de Andalucía, 2015).

Así mismo, la Junta de Andalucía propuso el Plan de la Bicicleta (PAB), aprobado mediante el Decreto 9/2014, del 21 de enero, con el que se pretende “propiciar un mayor uso de este medio de transporte y aportar el marco estratégico que contribuya a la obtención de los objetivos territoriales y ambientales que tiene planteados Andalucía”. Se trata de una apuesta en favor de la movilidad sostenible.

En el PAB se hace mención del cicloturismo como un nuevo producto turístico que puede beneficiar la recuperación patrimonial, la sostenibilidad ambiental y el desarrollo territorial. Se destaca que Andalucía ofrece una extraordinaria potencialidad para los diferentes usos de la bicicleta, tanto en el interior de los medios urbanos como en itinerarios interurbanos y espacios rurales y naturales. Y entre estas nuevas infraestructuras que se vienen reacondicionando y desarrollando desde hace unos años atrás destacan las vías verdes. Es el propósito del PAB fomentar la intermodalidad entre la bicicleta y otros transportes públicos y la creación de corredores cicloturisticos, interconectando vías verdes y carreteras de bajo tráfico (García-Bello & Ventura-Fernández, 2019).

2.4 Principales referencias para la investigación

El ecoturismo –y dentro de este, el cicloturismo– despierta también la atención de la investigación. De esta manera, es prolija ya la producción científica sobre las vías verdes, sus posibilidades y su impacto territorial. Entre los diferentes autores que abordan el tema se destaca Carmen Aycart¹, cuyos trabajos son una clara referencia en España para quien se inicia en esta temática investigadora. Así mismo, fue propulsora del Programa español de Vías Verdes, impulsado desde la Administración central, aunque con una implicación cada

1 Estuvo al frente del Programa español de Vías Verdes desde sus inicios y durante varias décadas (de 1993 a 2016). Fue secretaria general de la Asociación Europea de Vías Verdes de 2008 a 2016 y está vinculada a la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, de la que fue vicepresidenta entre 2011 y 2017.

vez mayor de las comunidades autónomas, las diputaciones y los ayuntamientos. Aycart también ha llevado la coordinación y supervisión de distintos proyectos de acondicionamiento y de publicaciones. Dos de sus trabajos fueron realizados sobre la Vía Verde del Aceite por encargo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de Andalucía (Aycart, 2018; 2019a y b).

Sobresalen también los trabajos realizados por parte del grupo Estudios Geográficos Andaluces (EGA) de la Universidad de Sevilla, que ha asumido distintos proyectos competitivos de investigación (“Creación de una Plataforma de Información Territorial y Soporte Tecnológico de Vías Verdes en Andalucía”) entre 2013 y 2015 (Universidad de Sevilla & Federación de Ferrocarriles Españoles [FFE], 2013; Ventura, 2014). Como resultado de ello, ha generado diversas e interesantes publicaciones.

Por su parte, García-Martín (2014) hizo un estudio de las líneas desmanteladas en Andalucía, las aptitudes de uso y las calidades ambientales y paisajísticas. Fernández-Latorre (2015) analiza el capital territorial y el mercado potencial del cicloturismo en Andalucía. Ventura y Gavira (2016) investigaron sobre las vías verdes de la provincia de Huelva y su conexión con la Red Eurovelo procedente del Algarve. Por último, Ventura y Contreras (2018) analizan las vías verdes en Andalucía y las entroncan con el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB).

Del cicloturismo en España y a escala internacional destacan los trabajos de Mató y Troyano (2014), Moral-Moral (2016a y b) y Serra (2016).

Recientemente, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE, 2019) editó el *Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural*. El proyecto se basa especialmente en una encuesta hecha a los consorcios de unas 60 vías verdes españolas.

Por otra parte, esta temática de las vías verdes ha pasado a ser un tema recurrente en diarios y revistas de ocio, y despierta gran interés en eventos congresuales. Al respecto, en Andalucía se han realizado en los últimos años varias jornadas y encuentros sobre las vías verdes (FFE, 2015).

Igualmente, se multiplica la promoción de muchas vías verdes por parte de entidades regionales y provinciales (diputaciones) de forma específica o por medio de páginas web de turismo propias. Entre ellas se encuentra, por ejemplo, la página viasverdes.com, en la que mediante un buscador se localiza cualquier vía verde española, de la que se ofrece información al usuario en diferentes formatos. Una de las ventajas de esta web es que concentra la atención en las Vías Verdes de Andalucía. Así mismo, la información está disponible en la App “Vías Verdes y Red Natura 2000” para dispositivos móviles Android.

2.5 Ocio, turismo y deporte. La Red Eurovelo en Andalucía

En los últimos años ha tenido lugar el auge del cicloturismo debido a varios factores: las mejoras en las infraestructuras de senderos y vías verdes; la demanda por la naturaleza, el patrimonio cultural y el ocio activo; la posibilidad de la intermodalidad en el transporte;

la mejora de las telecomunicaciones, las redes sociales y aplicaciones APP (Moral, 2016). De esta manera, prodigan los clubes de ciclistas que cada fin de semana diseñan y hacen rutas. También destacan los grupos de ciclistas que realizan turismo con escalas y pernoctaciones en diferentes localidades y a lo largo de itinerarios más extensos.

Es en este contexto de nuevas demandas que surge toda una red de itinerarios que especialmente se promocionan para la práctica del cicloturismo y que recorren cientos de kilómetros a lo largo de regiones y estados, lo cual genera un notable impacto en Europa (Mató & Troyano, 2014). Entre estas rutas cicloturísticas destaca la Red Eurovelo, que pasa por la mayoría de los países europeos. Se trata de una propuesta de rutas de largo recorrido que conecta y une Europa a lo largo de casi 80.000 km (Figura 1). De las 16 rutas establecidas hasta ahora (Ventura & Gavira, 2016), tres se despliegan por España: la Ruta de la Costa Atlántica, que atraviesa Huelva entrando desde el Algarve y Ayamonte, y que conecta con la Ruta de la Plata; y la Ruta Mediterránea, que recorre la costa desde Cádiz hacia Almería y prosigue por la costa mediterránea peninsular. En estas rutas se utilizan tramos de vías verdes, pero también diversos senderos y carreteras poco transitadas.

Figura 1. Rutas Eurovelo en Europa



Nota. Mapa tomado de Red Eurovelo (<https://www.eurovelospain.com/>)

A la par con Eurovelo, han surgido otros proyectos y asociaciones regionales y nacionales en numerosos países para recuperar y revalorizar antiguos carriles ferroviarios y otros diversos caminos convertidos en rutas para cicloturistas. Entre dichos proyectos destaca desde 1997 la Asociación Europea de Vías Verdes (Association Européenne des Voies Vertes, 2021).

Al tiempo que se generaliza el uso de las vías verdes, estas son adaptadas y mejoradas, así también se promocionan las que son accesibles. Este es el caso de la Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (PREDIF), que engloba diferentes asociaciones de personas con singularidades y discapacidades. En esta plataforma hay una profusa información sobre las vías catalogadas con esa particularidad (Figura 2) (PREDIF, 2021). Una de esas rutas accesibles, la Vía Verde del Aceite, es en la que se centra la presente investigación.

Figura 2. Vías Verdes accesibles en España



Nota. Mapa tomado de PREDIF (2021).

3. Objetivos y metodología de la investigación

En este marco, el objetivo de la presente aportación es hacer un análisis de una vía verde: la conocida Vía Verde del Aceite, localizada en las provincias de Jaén y Córdoba (Andalucía). En primer lugar, se abordan sus características, para después centrar el análisis en la detección de nuevas potencialidades de uso, tanto naturales como culturales, que pueden convertirse en oportunidades de desarrollo rural sostenible para la zona.

Como hipótesis se considera que la Vía Verde del Aceite contiene una variedad de recursos territoriales turísticos, ubicados a lo largo de esta antigua línea férrea y a su alrededor, con un notable potencial de desarrollo rural que puede ayudar a una nueva vertebración territorial y a la potenciación del desarrollo endógeno.

La metodología se ha basado en el análisis del territorio y de este itinerario mediante la revisión y selección de diversa literatura científica, material normativo, la consulta cartográfica y la comprobación de la información mediante visitas al terreno. Así mismo, se ha analizado una amplia información extraída de noticias y reportajes periodísticos.

Así pues, se considera que este material muestra la situación de las vías verdes y puede servir de ejemplo para otros proyectos similares, muy particularmente en Latinoamérica.

4. Las vías verdes en España

4.1 El Programa Vías Verdes

En 1984 fueron definidas como líneas altamente deficitarias (LAD) 3.055 km de tendido ferroviario, que finalmente fueron clausuradas entre 1985 y 1987 (*Revista Vía Libre*, 1984). Solo algunas líneas se salvaron mediante programas contratos con las nacientes comunidades autónomas, o bien por la importancia del tráfico comercial que todavía tenían por entonces. Dichas líneas se sumaron al cierre y desmantelamiento, desde décadas antes, de numerosos tramos ferroviarios de líneas privadas, principalmente de ferrocarriles mineros, como consecuencia de la crisis de la minería y la preponderancia progresiva del transporte de mercancías por carretera (Gavira & Ventura-Fernández, 2017).

En ese contexto, en 1993, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), junto con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), encargaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un inventario de líneas ferroviarias en desuso (con sus servicios anulados). Fueron analizados más de 7.600 km de líneas férreas, con sus impresionantes obras de fábrica e ingeniería y sus magníficos edificios (1.070 puentes y viaductos, 954 estaciones, 501 túneles), que comenzaron a sufrir el deterioro una vez suspendidos sus servicios ferroviarios (Aycart, 2013; 2018).

En 1995, el MOPTMA, la RENFE, la FEVE y la FFE suscribieron un convenio de colaboración para el desarrollo del llamado Programa Vías Verdes. Se estableció que la RENFE y la FEVE aportarían sus infraestructuras fuera de servicio para ser convertidas en vías verdes, y que el Ministerio contaría con una dotación presupuestaria anual para su acondicionamiento al nuevo uso. Por su parte, la FFE se encargaría de la asesoría, dinamización y promoción de las vías verdes a nivel estatal (Hernández, 2015).

Como resultado de este Programa, se ha conseguido salvar parte de unas infraestructuras de gran valor histórico y cultural que se encontraban semiabandonadas y deterioradas por el paso de los años. No obstante, ello supuso el desmantelamiento de los carriles, con lo que se terminó definitivamente cualquier posibilidad de reapertura de los servicios ferroviarios.

De esta manera, casi 30 años después se han recuperado o acondicionado unos 2.800 km de infraestructuras ferroviarias, reconvertidas ahora en itinerarios cicloturistas y senderistas, y repartidas en 127 itinerarios a lo largo de toda la geografía española: en áreas costeras, de interior y de media montaña (Figura 3). A principios de 2020, en torno al Programa Vías Verdes existían en España más de 115 estaciones restauradas y acondicionadas para acoger diferentes usos turísticos y culturales, tales como alojamientos, restaurantes, puntos de alquiler de bicicletas, oficinas de información turística, pequeños museos, áreas de autocaravanas, centros de interpretación, etc. (Hernández, 2019).

Figura 3. Vías Verdes en España (2020)



Nota. Mapa tomado de Instituto Geográfico Nacional (IGN-CNIG) y Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) (2020).

Resulta reseñable que VÍA VERDE es también una marca registrada por la FFE en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, por lo que su uso sólo está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre estas antiguas líneas de tren, a diferencia del uso genérico de senderos. En 2004 se introdujo la denominación final de Camino Natural-Vía Verde para designar las vías procedentes de antiguas líneas de ferrocarril y diferenciarlas del resto de los caminos naturales, con otros orígenes (rutas históricas, vías pecuarias, etc.) (García-Martín, 2014).

La FFE sigue contando con una gerencia de Vías Verdes que continúa la labor de este programa, que aún no ha finalizado, ya que se estima que hay otros 6.000 km ferroviarios

en España todavía sin acondicionar como vías verdes, de los cuales unos mil se localizan en Andalucía.

Ya se ha hecho referencia a que la página web de la red de Vías Verdes de España (<http://www.viasverdes.com/>) permite acceder a una copiosa información y a diversas aplicaciones APP para todo usuario (Figura 4).

Figura 4. Portada de la página web del Programa Vías Verdes, de la FFE



Nota. Imagen tomada de FFE (2021).

Las vías verdes se convierten en nuevas infraestructuras alejadas del tráfico motorizado, señalizadas y muy fáciles de recorrer, ya que las pendientes son muy suaves (menos del 3 %) y las curvaturas y visibilidad son amplias, dado que proceden de antiguas infraestructuras ferroviarias que se construyeron teniendo en cuenta esas condiciones del terreno. Así mismo, las obras de acondicionamiento realizadas han permitido una notable accesibilidad universal para personas con movilidad reducida. Por lo tanto, han pasado a ser también espacios de convivencia para los usuarios locales que comparten actividades de ocio y deporte, además del ecoturismo.

Por consiguiente, las vías verdes están potenciando nuevos recursos turísticos en espacios principalmente rurales, impulsan la creación de novedosos servicios para visitantes y turistas, y con ello fomentan la creación de empleo y propician la dinamización socioeconómica del medio rural. En definitiva, este es un programa que apuesta por la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, la satisfacción del visitante y el desarrollo sostenible. Por otra parte, es importante resaltar que se trata de un recurso turístico que contribuye a desestacionalizar la demanda de ocio y permite al mismo tiempo el desarrollo de territorios turísticamente menos desarrollados (Hernández, 2015).

4.2 Las Vías Verdes en Andalucía

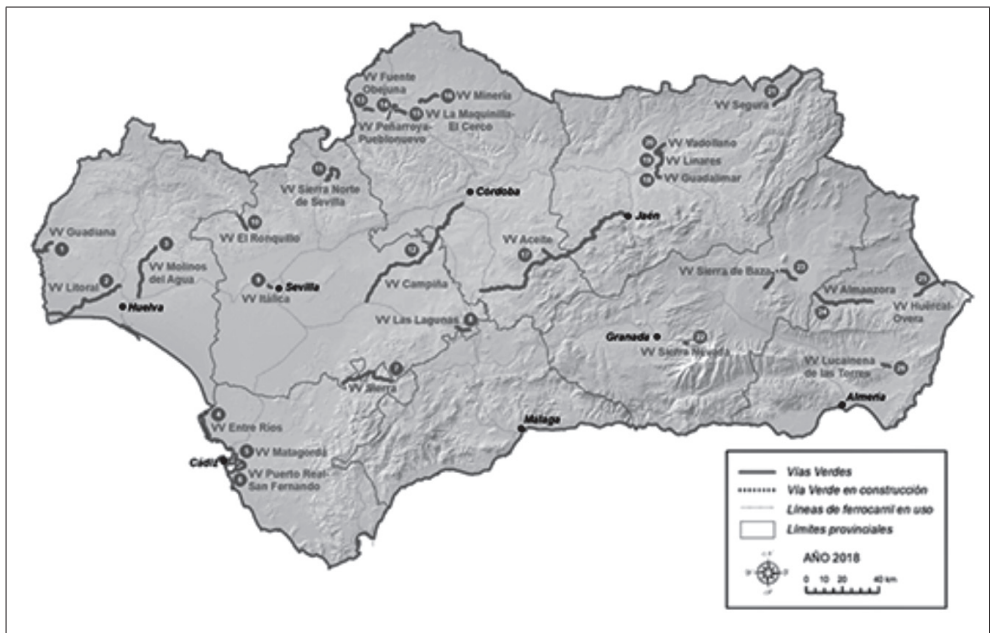
En primer lugar, es importante subrayar de nuevo el proyecto “Creación de una Plataforma de Información Territorial y Soporte Tecnológico de Vías Verdes en Andalucía”, iniciado en 2013 y desarrollado por el grupo Estudios Geográficos Andaluces (EGA) de la Universidad de Sevilla y la FFE (2013). Este fue un encargo de investigación solicitado por la Consejería de Fomento y Vivienda, la cual era competente del referido Plan Andaluz de la Bicicleta (Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía – Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, 2013). El objetivo consistía en promover

el conocimiento y la utilización de las Vías Verdes de Andalucía por parte de todos los ciudadanos, así como apoyar la creación de otras nuevas y su integración en el Plan Andaluz de la Bicicleta (2014-2020) con el fin de impulsar la movilidad sostenible y mejorar la intermodalidad entre medios de transporte público y las Vías Verdes de Andalucía.

De los 2.900 km recuperados o reacondicionados en España, en Andalucía se localizan 24 itinerarios, que suman una longitud de 571 km, lo que supone aproximadamente el 20 % del total (Figura 5). No obstante, en la comunidad andaluza sigue habiendo casi 1.000 km de antiguas vías férreas que todavía se podrían recuperar (Aycart, 2018).

Los acondicionamientos de las nuevas vías han sido el fruto de las actuaciones llevadas a cabo por la Junta de Andalucía, la nueva Administración de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y también por distintas administraciones locales (diputaciones, mancomunidades y grupos de desarrollo rural). Se ha creado igualmente la Asociación de Vías Verdes de Andalucía, que desde 2011 tiene su sede en Puerto Serrano (Cádiz), a la que pueden integrarse entidades públicas, privadas y otras asociaciones. Esta organización ha propiciado asimismo la celebración de diversas jornadas técnicas y de divulgación, además de la publicación de boletines informativos.

Figura 5. Vías Verdes de Andalucía (2018)



Nota. Mapa tomado de Junta de Andalucía (2018).

La página web de Vías Verdes de Andalucía (<https://www.viasverdes.com/vvandalucia/vvandalucia.asp>) presenta un buscador para cada una de ellas. Se pueden localizar por provincias o por rutas en Google Maps y muy pronto también estarán disponibles en Google Street View. En cada una aparece una ficha técnica compuesta por información

sobre accesibilidad; descripción; fotografías; mapas interactivos; espacios naturales que recorre; perfil altitudinal; la historia del ferrocarril desaparecido; diversa bibliografía; equipamientos de alojamientos, medioambientales y de ocio activo en el entorno, etc. Esta información también se puede obtener y ampliar mediante códigos QR desde los folletos y desde la misma señalética.

5. Resultados

5.1 La Vía Verde del Aceite

5.1.1 Origen y características

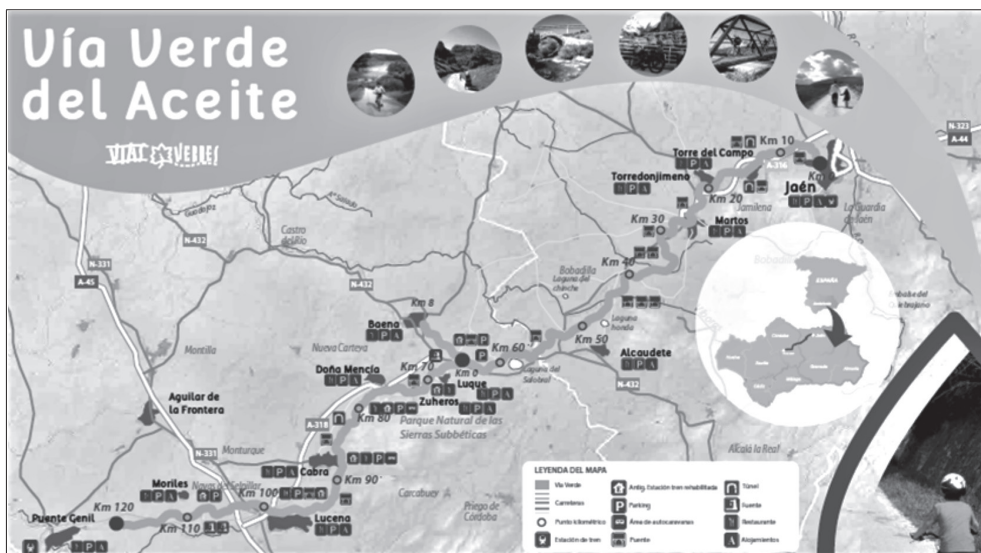
Haciendo un poco de historia y siguiendo a Aycart (2013; 2018; 2019), desde 1891 y hasta 1985, el ferrocarril Jaén-Puente Genil transportó minerales, productos agroalimentarios y viajeros desde las cuencas mineras de Córdoba y el norte de Jaén en dirección a Antequera, y desde allí hacia los puertos de Málaga y Algeciras. Por el predominio del transporte de aceite y los paisajes de olivar por donde pasaba, fue conocido popularmente como el “Tren del Aceite”.

En septiembre de 1984 se decretó el inapelable cierre de la línea. El 1 de enero de 1985 ya no circularían más trenes, lo que dio paso al progresivo deterioro de toda la infraestructura (Palomino, 2020). Así permaneció hasta que la Diputación de Jaén y la Mancomunidad de la Subbética Cordobesa impulsaron en 1997 los primeros pasos para ejecutar las obras de acondicionamiento y señalización del trazado para transformarlo en una vía verde. Estas obras fueron abordadas en el marco del Programa de Caminos Naturales, del Ministerio de Medio Ambiente, Pesca y Alimentación (MAPA), con la colaboración de la FFE. Su acondicionamiento finalizó en 2002.

La vía, que recorre las provincias de Córdoba y Jaén, supone un total de 128 km, por eso es la más larga entre las vías verdes andaluzas. En la estación de Luque se añade un pequeño y antiguo ramal ferroviario de 8 km de longitud, denominado Guadajoz-Subbética, que une las localidades cordobesas de Luque y Baena. Dicho ramal, cuyo acondicionamiento fue asumido por el Ayuntamiento de Baena, forma parte de la Vía Verde.

El recorrido se distribuye entre los tramos de Córdoba (73 km) y Jaén (55 km) (Aycart, 2019) (Figura 6). Inicialmente, la gestión del tramo cordobés era competencia de la Mancomunidad de Municipios de la Subbética, mientras que la del tramo jiennense lo era de la Diputación Provincial de Jaén. En febrero de 2016 se unificó la denominación de todos los tramos bajo el nombre común de “Vía Verde del Aceite”, con un total de 128 km, incluidos los 8 km del referido ramal de Luque a Baena. En abril de 2017 se constituyó una asociación público-privada configurada por los 14 ayuntamientos jiennenses y cordobeses por cuyos términos municipales pasa la Vía Verde, las diputaciones provinciales de Córdoba y Jaén, y un colectivo de empresarios turísticos locales (Aycart, 2018).

Figura 6. Vía Verde del Aceite



Nota. Mapa tomado de Aycart (2019).

Lo más sobresaliente de la línea son sus viaductos metálicos del siglo XIX. Entre los 14 del recorrido, destaca especialmente el viaducto de la arroyada de la “Piedra del Águila”, con una longitud de 104,5 m, construido en 1891 en tres luces, de estructura reticular metálica ensamblada con remaches y apoyado sobre pilares y pilastras de sillería caliza de excelente calidad. Fue construido por Daydé et Pille (“Daydé & Pille”), reputados constructores franceses de estructuras metálicas que se integraron posteriormente a la empresa “Eiffel Constructions Métalliques” (Palomino, 2009; 2020). Esta Vía Verde cuenta con 3 túneles y 13 estaciones, ya rehabilitadas, que ofrecen servicios turísticos. También se han acondicionado 45 áreas de descanso, 13 zonas de aparcamiento y 5 fuentes.

Los paisajes por los que pasa la vía se caracterizan por un mar de olivos que recientemente (abril de 2021) se presentó ante la Unesco como propuesta para ser Patrimonio de la Humanidad. En su recorrido, la vía reúne numerosas figuras de protección ambiental que la dotan de un alto valor ecológico, entre ellas destacan el parque natural y geoparque de las Sierras Subbéticas, el monumento natural cueva de los Murciélagos y las reservas naturales de Laguna del Conde y Laguna Honda (Figura 7).

5.1.2 El nacimiento de nuevos equipamientos de ocio

Existen numerosas descripciones detalladas del origen de la Vía Verde del Aceite, de su proceso de acondicionamiento, su recorrido, sus paisajes, túneles, viaductos, etc. Sin embargo, junto con estos elementos resultan también reseñables por su interés y significación patrimonial otros recursos, como son los espacios acondicionados como miradores, las antiguas estaciones de pasajeros —actualmente reconvertidas en restaurantes y alojamientos—, los vagones históricos —reutilizados como museos—, etc. Se trata de unos nuevos recursos y atractivos que la convierten en interesante itinerario ecoturístico. Además, estos recursos proporcionan más opciones de servicio, ocio y recreo a los visitantes que practican el senderismo, el ciclismo u otros deportes.

En paralelo, la población local participa de los beneficios económicos generados por la creación de empleo, lo que completa una propuesta de desarrollo turístico sostenible que fomenta la dinamización socioeconómica, impulsa la creación de nuevas actividades económicas y diversifica una economía fundamentalmente rural.

Entre las nuevas iniciativas públicas surgidas destacan algunas que se refieren al acondicionamiento y a la rehabilitación de antiguas estaciones de pasajeros y otras edificaciones ferroviarias recuperadas como equipamientos ecoturísticos. Una vez comprobadas *in situ*, se describen a continuación las más reseñables.

Destaca, en primer lugar, la visita a las estaciones de Torre del Campo (km 11), Torredonjimeno (km 15), Martos (km 23), Vado Jaén (km 37) y Alcaudete (km 48). La de Vado Jaén, en el municipio de Martos, se hallaba hasta hace poco tiempo en muy mal estado, pero afortunadamente se ha recuperado como área de descanso. En este tramo jiennense se contabilizan 10 áreas de descanso. Tiene la particularidad de encontrarse dentro de la Reserva Starlight² de la Sierra Sur de Jaén, por reunir unas condiciones óptimas para la observación astronómica.

Ya en la provincia de Córdoba se encuentra la estación de Luque (km 65), en la que aún perviven algunos objetos y materiales del pasado uso ferroviario, como son vagones, la cubierta del andén, las grúas y los depósitos de agua. En la actualidad, esta antigua estación es un restaurante reconocido por los visitantes por su calidad culinaria, basada en el aceite de oliva virgen extra con denominación de origen de Baena, que además puede adquirirse en la tienda o en el museo del Aceite, ubicado en el mismo edificio. La parada a la estación de Luque se puede completar con la visita a varios búnkeres, vestigios de la guerra civil española (búnkeres del Aceitunillo) y que controlaban el paso de los FF. CC. Linares-Jaén-Puente Genil.

La tercera estación que destaca por su rehabilitación y puesta en valor es la de Doña Mencía (km 74,5), en el entorno del parque natural de las Sierras Subbéticas. También es reseñable el paisaje de viñedos de la denominación de origen Montilla-Moriles, que ofrece al viajero la experiencia del enoturismo. La estación ha sido acondicionada como restaurante, y en

² La Reserva Starlight es una distinción que concede la Unesco y que avala la calidad del cielo nocturno de los territorios y su idoneidad para la práctica de la astronomía y la observación de las estrellas en unas condiciones óptimas.

el antiguo muelle se encuentran un centro cicloturista, una oficina de información, un aparcamiento de autocaravanas y una zona infantil.

Continuando la ruta se halla la antigua estación de Cabra (km 87), donde se conservan diversas infraestructuras del pasado ferroviario, como son la marquesina del andén, una máquina de vapor y un vagón de mercancías que remontan al siglo XIX. El antiguo edificio de viajeros, construido en dos plantas, se rehabilitó como restaurante en la parte superior, y en la inferior se construyó el Centro de Iniciativas Turísticas de la Subbética. La estación también se ha reconvertido en un albergue para senderistas y ciclistas.

A continuación, se sitúa la estación de Lucena (km 99), en la que también existe servicio de restauración. Allí se ha instalado el Centro de Interpretación de la Vía Verde del Aceite o Centro de Ocio y Turismo, donde hay una exposición sobre las artes y tradiciones del lugar. En esta estación se pueden organizar también visitas al municipio y su entorno.

Sobresale asimismo la estación de Navas del Selpillar (km 108), en el término municipal de Lucena, cuyo antiguo edificio de viajeros es ahora el Centro Enogastronómico de la Ruta del Vino Montilla-Moriles. En el exterior se han situado una serie de paneles informativos relativos a los cultivos del olivar y al viñedo. Los antiguos depósitos de la estación se utilizan actualmente como sala de proyecciones. Frente al edificio, una vez atravesadas las vías, se encuentra un mirador privilegiado para la observación e interpretación del paisaje olivarero.

La línea termina en la estación de Campo Real (km 120), muy cerca de Puente Genil, populosa localidad (de unos 30.000 habitantes) que cuenta con una estación en activo de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga.

6. Discusión

La atención del presente trabajo se ha centrado en la recuperación y puesta en valor de algunos equipamientos y servicios localizados a lo largo de la Vía Verde del Aceite. A sus posibilidades netamente deportivas se añade una oferta de tipo cultural, gastronómica y comercial. En este sentido, se han rehabilitado edificios que estaban semiabandonados y han aparecido algunas nuevas actividades comerciales relacionadas con la restauración y el ecoturismo. Estas son iniciativas recientes que pueden impulsar mayores potencialidades de dinamización y desarrollo rural en la zona, teniendo en cuenta las características específicas de la Vía.

No obstante, con base en la observación de campo, la Vía sigue teniendo unas graves carencias y unos menores impactos reales con respecto a los augurios iniciales y a sus potencialidades futuras. Como principales debilidades se observan la baja afluencia de extranjeros entre los viajeros y turistas, y cierto deterioro en el mantenimiento del trazado.

Como principales fortalezas se tienen las siguientes:

- Una línea de notable longitud que permite hacer un recorrido con distintas etapas y pernoctaciones.

- Existencia de alojamientos, comercios y áreas de servicios en la misma línea, a los que se unen los existentes en los pueblos que recorre.
- Variedad de paisajes olivareros y vitivinícolas bajo denominaciones de origen (DO). Es posible asimismo hacer incursiones turísticas por las bodegas de vino (DO Montilla-Moriles) y las almazaras de aceite (DO Baena).
- Presencia de municipios y localidades con notable peso poblacional, una importante economía agroindustrial y un patrimonio cultural destacable (Lucena, Cabra, Zuheros, etc.).
- Posibilidad de enlazar con otras vías verdes y senderos acondicionados de la provincia de Jaén.
- Accesibilidad con la estación de Puente Genil y los servicios ferroviarios de alta velocidad.
- Aumento de la oferta complementaria de actividades de ocio por la cercanía a la capital jiennense.

Este diagnóstico deja entrever algunas propuestas y mejoras en lo que concierne a los siguientes puntos:

- Mantenimiento en general, dado que estas infraestructuras necesitan labores de conservación y limpieza.
- La señalética, especialmente en el casco urbano de las poblaciones que recorre.
- Conexión con otros itinerarios ambientales y recursos turísticos del territorio.

En suma, se recalcan las enormes posibilidades de crecimiento que esta u otras vías verdes tienen dada su naturaleza, las nuevas demandas ecoturísticas, los enormes medios de información y georreferenciación actuales y las opciones de seguir financiándose para su acondicionamiento y mantenimiento con fondos públicos de diversa procedencia. Estas vías se transforman en nuevas oportunidades de dinamización para territorios rurales y en regresión demográfica.

La discusión es si esta u otras vías verdes son verdaderamente itinerarios turísticos significativos o si bien son solo unas infraestructuras medioambientales que surten las necesidades de las poblaciones locales. En cualquier caso, se han convertido en importantes equipamientos para la salud y han valido para la recuperación de diversos recursos patrimoniales.

7. Conclusiones

La experiencia acumulada en estos últimos años ha demostrado que las vías verdes son unos excelentes recursos para promocionar las actividades turísticas sostenibles, el ocio saludable y la movilidad; además, contribuyen a situar numerosos territorios españoles, especialmente del ámbito rural, como destinos atractivos para la práctica del cicloturismo

y del ecoturismo en general. Por otra parte, el tipo de firme y su suave pendiente garantizan en la mayoría de las ocasiones la accesibilidad y la universalidad de los usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física.

El reacondicionamiento y la recuperación de viejas infraestructuras ferroviarias que dejaron de ser utilizadas para el transporte pueden convertirse en interesantes iniciativas de desarrollo local sostenible si cumplen con los parámetros que cimientan los tres pilares de la sostenibilidad turística: económico, ecológico y cultural-patrimonial. Este es el caso de la reutilización de los antiguos trazados ferroviarios, registrada su denominación en España como Caminos Naturales-Vías Verdes.

Se trata de un Programa auspiciado desde la Administración central y la FFE, pero en cuya gestación y conservación han intervenido otras administraciones: autonómicas, provinciales y municipales. Transcurridas tres décadas desde su puesta en marcha, el resultado ha sido muy positivo. Aycart celebra que en la actualidad “las Vías Verdes han demostrado su extraordinaria capacidad para dinamizar la España vaciada a través del ecoturismo” (Ameneiro, 2021).

De esta manera, se ha generalizado su uso por parte de la población local y también por visitantes y turistas, que además de practicar el ciclismo, el senderismo o la equitación encuentran a lo largo de estos itinerarios ecoturísticos un patrimonio natural y cultural por descubrir. En consecuencia, al calor de estas posibilidades, las iniciativas públicas y privadas han adquirido estaciones semiabandonadas para convertirlas en albergues, restaurantes o centros de ocio y turismo.

En este marco también han sido fundamentales las ayudas obtenidas por medio de la cofinanciación europea, principalmente mediante programas de desarrollo rural. Sin duda, el nuevo periodo de programación económica comunitario (2021-2027) —al que habría que añadir las inversiones NextGenerationEU para salir de la actual crisis del COVID-19— alienta la captación de nuevas ayudas para las áreas demográficamente en declive. En este sentido, sería una buena oportunidad para convertir en vías verdes otros muchos tendidos ferroviarios aún por acondicionar.

Así mismo, la reciente pandemia del COVID-19 ha supuesto en ocasiones un descubrimiento, pero en otros casos ha implicado un mayor incremento del uso de las vías verdes. El fin de la crisis del COVID-19 y la consiguiente apertura de la movilidad conllevan un escenario muy positivo para el ecoturismo y las diferentes rutas e itinerarios medioambientales.

En este encuadre, la Vía Verde del Aceite (Jaén-Córdoba) es un claro ejemplo de lo que está sucediendo con otras similares en España, Europa y Norteamérica. Su itinerario ecoturístico se convierte en sí mismo en un recurso y fortaleza, con un abanico de oportunidades de desarrollo territorial fundamentalmente deportivas; pero también se han creado una serie de servicios públicos y comerciales que permiten aumentar las actividades complementarias y el atractivo de la Vía. De esta manera, se han recuperado las antiguas estaciones y se les han dado nuevos usos, principalmente de restauración y comercial. A la vez, el atractivo y la influencia del recorrido se despliega algo más de lo que es la

propia infraestructura verde, ya que beneficia a todo un corredor territorial que muestra y posibilita el conocimiento de sus recursos patrimoniales, tanto naturales como culturales.

Se considera que esta experiencia de desarrollo rural sostenible, accesible, inclusiva, variada y segura va a proseguir con nuevos itinerarios ferroviarios en desuso en España que aún no se han reacondicionado para los usos de ocio y deporte. Sin duda, se puede convertir en un escenario de futuro prometedor, que puede repercutir muy positivamente en la llamada España “vaciada”, con graves problemas para fijar población.

Igualmente —y fuera de Europa, donde también está muy desarrollado el cicloturismo—, se trata de experiencias que perfectamente pueden ser trasladables a diversos países de Latinoamérica, donde también se encuentran largos trazados de infraestructuras ferroviarias cerradas hace poco y semiabandonadas.

Por último, apostar por el cicloturismo y las vías verdes es hacerlo también en favor de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el 3, 4, 8, 11, 12 y 13.

Referencias

Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía – Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. (2013). *PAB. Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020*. <https://bit.ly/3lasPxu>

Ameneiro, A. (22 de abril de 2021). Las vías verdes de Sevilla que cautivan a senderistas y ciclistas en plena pandemia. *Diario de Sevilla*. <https://bit.ly/3yPJ4TX>

Asamblea General de las Naciones Unidas. (1987). *Informe de la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo: “Nuestro Futuro Común”*. (A/42/427). <https://bit.ly/3ZXcFGm>

Association Européenne des Voies Vertes. (2021). *Las Vías Verdes*. <https://www.aevv-egwa.org/es/>

Aycart, C. (2013). Veinte años de Vías Verdes. 2.000 km de itinerarios sostenibles: más de 100 vías verdes para recorrer España. *Revista PH*, (84), 8-9. <https://doi.org/10.33349/2013.84.3399>

Aycart, C. (2018). *Guía paisajística del entorno de la Vía Verde del Aceite*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. <https://bit.ly/3ZW3x1X>

Aycart, C. (2019a). *Guía turística. Vía Verde del Aceite (Tramo de la provincia de Córdoba)*. Diputación de Córdoba. <https://cordobaturismo.es/guia-turistica-via-verde-del-aceite-tramo-de-la-provincia-de-cordoba/>

Aycart, C. (2019b). *Guía turística. Vía Verde del Aceite (Tramo de la provincia de Jaén)*. Diputación Provincial de Jaén. <https://bit.ly/2U1xuis>

Comisión de Seguimiento de la Estrategia de Paisaje de Andalucía (EPA). (2015). *Situación y perspectivas de los paisajes de Andalucía. Informe de seguimiento y evaluación, EPA 2012-2014*. Junta de Andalucía. <https://bit.ly/3TgR3Td>

Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. (2021). *Configuración de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA)*. Junta de Andalucía.

Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. (1 de marzo de 2012). *Estrategia de Paisaje de Andalucía*. Junta de Andalucía. <https://bit.ly/3ZfVQA9>

Consejería de Fomento y Vivienda. (21 de enero de 2014). Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020. (Decreto 9/2014). BOJA: 38. <https://bit.ly/3Fht7t2>

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. (22 de noviembre de 2007). Plan General del Turismo Sostenible. (Decreto 261/2007). BOJA: 230. <https://bit.ly/3lb5kUX>

Consejería de Turismo, Comercio y Deporte. (19 de marzo de 2013). Plan General del Turismo Sostenible de Andalucía 2014-2020. (Decreto 38/2013). BOJA: 59. <https://bit.ly/3mNU410>

Fernández-Latorre, F. M. (2015). Flujos turísticos, capital territorial y uso de la bicicleta. Andalucía como modelo de destino emergente en cicloturismo. *Revista de Estudios Andaluces (REA)*, (32), 76-107. <http://dx.doi.org/10.12795/rea.2015.i32.04>

Fernández-Latorre, F. M. (2018). Evolución, evaluación, tendencias y retos del turismo sostenible en Andalucía: una aproximación. En J. A. Márquez y R. Jordá (Coords.), *Ciencia regional y Andalucía a partir de la visión del geógrafo Gabriel Marco Cano García: un homenaje a su vida y obra* (pp. 689-711). Editorial Universidad de Sevilla. <https://bit.ly/3JxbdVH>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). (2015). *Jornadas técnicas. III Jornada Divulgativa sobre Vías Verdes de Andalucía: Gestión, Mantenimiento y Promoción de Vías Verdes*. <https://www.viasverdes.com/vvandalucia/jornadas/jornadas03.asp>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FEE). (2019). *Estudio sobre el nivel de uso e impacto socioeconómico de los Caminos Naturales y Vías Verdes españolas incluidos en el Programa Nacional de Desarrollo Rural*. Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural; Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Programa Nacional de Desarrollo Rural (PNDR) y Caminos Naturales. <https://bit.ly/3mFKCgd>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). (s. f.). *Vías Verdes*. <http://www.viasverdes.com/>

García-Bello, I. A. & Ventura-Fernández, J. (2019). Aproximación metodológica a los itinerarios no motorizados de mayor potencialidad para la intermodalidad “tren+bici” en Andalucía. *Revista de Estudios Andaluces (REA)*, (38), 185-207. <https://doi.org/10.12795/rea.2019.i38.10>

García-Martín, M. (2014). Las líneas férreas desmanteladas en Andalucía: diagnóstico para su uso como itinerarios no motorizados. *Observatorio Medioambiental*, 17, 299-324. https://doi.org/10.5209/rev_OBMD.2014.v17.47195

Gavira, A. & Ventura-Fernández, J. (2017). Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. *Cuadernos Geográficos*, 56(2), 283-305. <https://bit.ly/3IvTpt7>

Hernández, A. (2015). *III Jornada Divulgativa sobre Vías Verdes de Andalucía: Gestión, Mantenimiento y Promoción de Vías Verdes. Promoción y dinamización de Vías Verdes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FEE), Vías Verdes. <https://bit.ly/3L15fZo>

Hernández, A. (2019). *II Encuentro de Vías Verdes de la Provincia de Jaén. Promoción turística de las Vías Verdes españolas*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FEE), Vías Verdes. <https://bit.ly/3ZHxmGv> [https://www.viasverdes.com/img/archivos/II%20Encuentro%20VV%20Jaen%20ARANTXA%20HERNANDEZ\(1\).pdf](https://www.viasverdes.com/img/archivos/II%20Encuentro%20VV%20Jaen%20ARANTXA%20HERNANDEZ(1).pdf)

Instituto Geográfico Nacional (IGN – CNIG) & Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). (2020). *Folleto divulgativo Vías Verdes españolas*. https://www.viasverdes.com/pdf/Folleto_VV_2018.pdf

Jefatura de Estado. (30 de diciembre de 1981). Estatuto de Autonomía para Andalucía. (Ley Orgánica 6/198). BOE: 9. <https://bit.ly/3ZHqf0G>

Jefatura de Estado. (25 de junio de 1985). Ley del Patrimonio Histórico Español. (Ley 16/1985). BOE: 155. <https://bit.ly/3ZIge3l>

Jefatura de Estado. (27 de marzo de 1989). Ley de Conservación de los Espacios Naturales y de Flora y Fauna Silvestres. (Ley 4/1989). BOE: 74. <https://bit.ly/3JaLn8O>

Jefatura de Estado. (13 de diciembre de 2007). Ley de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. (Ley 42/2007). BOE: 299. <https://bit.ly/3JvUypv>

Jefatura del Estado. (13 de diciembre de 2007). Ley para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural. (Ley 45 de 2007). BOE: 299. <https://bit.ly/3JdzcrC>

Junta de Andalucía. (2014). *Estrategia Integral de Fomento del Turismo de Interior Sostenible de Andalucía Horizonte 2020. Plan +Interior*. <https://bit.ly/3mKrAp8>

Junta de Andalucía. (2018). *Mapa Vías Verdes de Andalucía*. <https://www.viasverdes.com/vvandalucia/mapandalucia.asp>

Mató, E. & Troyano, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa. Síntesis de los principales estudios realizados*. Junta de Andalucía. <https://bit.ly/3mC3vAC>

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MICT). (2008). *Plan del Turismo Español Horizonte 2020*. MICT. <https://bit.ly/2xoZseB> <https://www.tourspain.es/es-es/Conozcanos/Documents/HistoricoPoliticaTuristica/PlanTurismoEspanolHorizonte2020.pdf>. Recuperado el 20/01/21

Ministerio de Medio Ambiente, Pesca y Alimentación (MAPA). (2014). *Programa Nacional de Desarrollo Rural (2014-2020)*. <https://bit.ly/3l5xmRA>

Moral-Moral, M. (2016a). El desarrollo del cicloturismo como una modalidad turístico sostenible. *TURyDES: Turismo y Desarrollo*, 9(21). <http://www.eumed.net/rev/turydes/21/cicloturismo.html>

Moral-Moral, M. (2016b). La puesta en valor de un recurso turístico cultural sostenible en el medio rural: el caso de las Vías Verdes en España. *RIAT: Revista Interamericana de Ambiente y Turismo*, 12(2), 161-175. <http://dx.doi.org/10.4067/riat.v12i2.360>

Organización Mundial del Turismo (OMT). (2021). *Desarrollo sostenible*. <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>

Palomino, J. L. (octubre de 2009). *El ferrocarril del aceite. Arteria de la campiña oriental andaluza*. Trabajo presentado en el V Congreso de Historia Ferroviaria, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Palma de Mallorca, España.

Palomino, J. L. (2020). *Posibilidades turísticas en torno a la Vía Verde del Aceite* (Trabajo de grado, Universidad de Jaén). TAUJA: Repositorio de Trabajos Académicos de la Universidad de Jaén. <https://bit.ly/3FhB3dW>

Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (PREDIF). (2021). *Nueva guía de Vías Verdes accesibles*. <http://www.viasverdesaccesibles.es/>

Red EuroVelo. <https://www.eurovelospain.com/>

Revista Vía Libre. (octubre de 1984). El Estado actúa sobre los itinerarios altamente deficitarios de RENFE. *Vía Libre*, (s. n.), 24-27. https://www.vialibre-ffe.com/pdf/10841_pdf_01.pdf

Serra, M. (2016). El cicloturismo y las vías verdes como ejemplo de turismo sostenible. *Revista CIDOB d'Àfers Internacionals*, (113), 187-209. <https://doi.org/10.24241/rcai.2016.113.2.187>

Universidad de Sevilla & Federación de Ferrocarriles Españoles (FFE). (25 de noviembre de 2013). *Creación de una Plataforma de Información Territorial y Soporte Tecnológico de Vías Verdes en Andalucía*. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, Consejería de Fomento y Vivienda, Junta de Andalucía. http://www.aopandalucia.es/inetfiles/agencia_innovacion_estructura/27112013105343.pdf

Ventura, J. (2014). *II Jornada Divulgativa sobre Vías Verdes de Andalucía: Producto Turístico en Torno a las Vías Verdes* (Presentación de PowerPoint). <https://bit.ly/45liQre>

Ventura, J. & Contreras, G. (2018). Presente y futuro de las vías verdes en Andalucía. *Andalucía Geográfica*, 11, 30-42. <https://bit.ly/426e2nT>

Ventura, J. & Gavira, A. (2016). Las líneas ferroviarias en desuso de la provincia de Huelva y su incorporación a la ruta atlántica de Eurovelo entre Andalucía y el Algarve. En J. A. Márquez, J. M. Jurado, & F. Pazos (Coords.), *Desarrollo local en territorios de fronteras* (pp. 401-417). Universidad de Huelva.