

La puesta en valor de un recurso turístico cultural sostenible en el medio rural: El caso de las Vías Verdes en España

Enhancing a sustainable cultural tourist resource in rural areas: The case of Vías Verdes in Spain

María Moral Moral¹

Resumen: La puesta en valor de los recursos turísticos-culturales presentes en el medio rural se ha convertido en un factor de atracción y diferenciación de los destinos turísticos. En este sentido, la reutilización turística de los antiguos trazados e infraestructuras ferroviarias caracterizadas por su gran valor patrimonial y cultural ha conducido al desarrollo de un turismo sostenible y responsable. El objetivo de este trabajo radica en analizar la contribución del Programa Vías Verdes, creado en 1993 por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de España, como instrumento para la promoción y potenciación de un turismo rural sostenible a través de la revalorización turística del patrimonio histórico-cultural que representa los trazados ferroviarios en desuso. Para ello, se procedió a seleccionar como metodología de investigación el método del caso que permitirá profundizar en la comprensión del objeto de estudio a través del análisis cualitativo de la experiencia turístico-cultural implantada en la denominada "Vía Verde de la Sierra de Cádiz" (Andalucía, España). El resultado de esta investigación sintetiza y describe un conjunto de infraestructuras y recursos turísticos-culturales presente en el citado trazado y cuya puesta en valor ha contribuido al desarrollo de un turismo respetuoso en el medio rural permitiendo servir esta experiencia como marco de referencia para la gestión sostenible de otros recursos patrimoniales.

Palabras clave: Vía verde, turismo sostenible, recurso turístico-cultural, Sierra de Cádiz (Andalucía, España).

Abstract: The enhancement of the current tourist-cultural resources in rural areas has become a factor to draw interest in and differentiate tourist destinations. Tourist reutilization of former rail lines and railway infrastructures characterized by their great heritage and cultural value has led to the development of sustainable and responsible tourism. The aim of this work is to analyze the contribution of the Vías Verdes Program, created in 1993 by Spain's then Ministry of Public Works, Transport and the Environment, as an instrument for the promotion and development of sustainable rural tourism through the tourist use of the historical-cultural heritage that unused rail lines represent. To do this, the case study was the research methodology selected, which will provide a more profound understanding of the subject matter through a qualitative analysis of the tourist-cultural experience on the so-called "Vía Verde de la Sierra de Cádiz" rail trail (Andalusia, Spain). The result of this study synthesizes and describes a set of tourist-cultural infrastructures and resources present on the rail line mentioned and the enhancement of which has contributed to the development of a respectful tourism in rural areas, so that this experience can serve as frame of reference for the sustainable management of other heritage resources.

Key words: Rail trail, sustainable tourism, tourist-cultural resource, Sierra de Cádiz (Andalusia, Spain).

(Presentado: 08 de octubre de 2016. Aceptado: 15 de diciembre de 2016)

¹ Doctora en Ciencias Sociales y Jurídicas. Profesora de Comercialización e Investigación de Mercados del Departamento de Marketing y Comunicación, Universidad de Cádiz, España. E-mail: maria.moral@uca.es

INTRODUCCIÓN

El conocimiento y puesta en valor de las rutas e itinerarios turístico-culturales se ha convertido en uno de las iniciativas que mayor auge e interés ha experimentado en las últimas décadas con el objeto de generar en los territorios propuestas turísticas generadoras de valor y riqueza (Arcilla et al., 2015). Particularmente, dichos recursos turísticos se sitúan como un elemento imprescindible para alcanzar un desarrollo turístico sostenible y respetuoso con el entorno. En este sentido, una de las iniciativas que mayor éxito ha tenido para el fomento de la sostenibilidad en el medio rural es la adecuación y aprovechamiento turístico de antiguas infraestructuras o vías de comunicación como son los caminos reales, vías pecuarias, senderos de montaña o los antiguos trazados ferroviarios. Más concretamente, el rico patrimonio histórico-cultural que atesora las viejas infraestructuras y trazados ferroviarios ha dado lugar a la creación de un nuevo producto turístico en el medio rural que combina la posibilidad de realizar un Turismo Cultural en un entorno natural poniendo en valor una serie de itinerarios o rutas turístico-culturales presentes en el territorio.

Por otro lado, existe la necesidad de propiciar un desarrollo turístico sostenible de los destinos, lo que implica la incorporación de un conjunto de actuaciones dirigidas a garantizar la preservación de los recursos naturales, la autenticidad cultural y la rentabilidad de la actividad turística (Crosby, 1996). La sostenibilidad del destino turístico se convierte en un elemento de diferenciación clave para incrementar la competitividad sentando las bases de la conservación del medio natural para las generaciones futuras. D'Arcy y Omar (2015) hacen hincapié en la necesidad de adoptar prácticas innovadoras en el sector turístico, entendiéndolas como acciones y decisiones dirigidas a la promoción e implementación de un turismo más sostenible.

El objetivo de este estudio se centra en analizar las actuaciones turístico-sostenibles desarrolladas en España a través del estudio del caso del Programa Vías Verdes crea-

do en 1993 por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de España. La principal contribución de esta investigación reside en identificar y describir los principales aspectos diferenciadores y cualitativos que han permitido la puesta en valor de un producto turístico-sostenible en el medio rural reconocido a nivel europeo e internacional a través de la puesta en valor del patrimonio ferroviario en desuso. A nivel metodológico el análisis se dirige a poner de relieve el marco normativo e institucional que ha conducido a la implantación del turismo sostenible como modelo de crecimiento y desarrollo respetuoso en el medio rural. En segundo lugar, se muestra el origen y peculiaridades del Programa Vías Verdes resaltando los aspectos más relevantes y que han propiciado el éxito de dicha iniciativa turística. Finalmente, se realiza una investigación cualitativa a través del empleo del método del caso, lo que permitirá profundizar en la comprensión del objeto de estudio.

Este estudio se estructura recogiendo en primer lugar, las aportaciones teóricas sobre el tema de investigación, señalándose posteriormente las principales implicaciones para la realización de la investigación cualitativa e incluyendo las notas metodológicas. A continuación se ilustra el caso seleccionado objeto de análisis que conducirá a la extracción de las conclusiones generales aplicables a la gestión sostenible de otros recursos patrimoniales y turísticos.

La sostenibilidad de la actividad turística

El concepto "sostenibilidad", "desarrollo sostenible" o "sustentable" comienza a plantearse en los años '70 por parte de los organismos internacionales como una nueva vía para alcanzar un renovado desarrollo económico y social, y como consecuencia de la crisis mundial de 1972, y que da lugar a una mayor presión social hacia la protección del medio ambiente. La primera definición sobre Desarrollo Sostenible data de 1987, año en el que la Comisión

Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo procede a elaborar un informe para la Asamblea General de las Naciones Unidas bajo el título "Nuestro Futuro Común" (más conocido como el Informe Brundtland). En dicho Informe se incide, en primer lugar, en la satisfacción de las necesidades de todos los individuos sin distinción o discriminación alguna, y, en segundo lugar, en la necesidad de promover la mejor y el respeto del medio ambiente como vía para asegurar el futuro de las siguientes generaciones (Naciones Unidas, 1987). A partir de este momento, el interés de la comunidad internacional por impulsar el desarrollo de un turismo sostenible ha sido constante dando lugar a múltiples conferencias y reuniones desarrolladas en el seno de la Organización Mundial de Turismo (OMT). En este sentido, las actuaciones en torno al turismo sostenible tienen su punto de referencia en el año 1995 con la aprobación de la Carta Mundial sobre Turismo Sostenible en la ciudad de Lanzarote (España), sobre la que se sitúan los principios básicos de esta concepción del turismo fruto de la celebración previa en 1992 de la Cumbre de Río de Janeiro (Brasil). A partir de este momento, se procedió en materia turística a la aprobación de diferentes medidas, destacando entre las más reseñables la "Agenda 21 para la industria de viajes y turismo: Hacia un desarrollo ecológicamente sostenible" en 1996 o el "Código Ético Mundial para el Turismo" en 1999.

A nivel europeo el interés por la promoción de la sostenibilidad del turismo quedó plasmada con la aprobación por la Comisión Europea de la "Agenda para un turismo europeo sostenible y competitivo" en 2007. En España, cabe citar el Plan del Turismo Español - Horizonte 2020 (MICT, 2008) el cual marca como meta para el año 2020 la consecución de un sistema turístico más competitivo y sostenible. El cambio hacia un modelo turístico sostenible no solo se plasma en la evolución normativa citada anteriormente, sino en el interés que desde los años 60 muestra la comunidad científica por evaluar y mitigar los impactos negativos ocasionados por la actividad turística. No obstante, no

sería hasta los años 80 y 90 cuando la cuestión de la sostenibilidad comenzaría a incorporarse en las investigaciones académicas sobre turismo de un modo más amplio (Choi y Sirakaya, 2005; Ho, 2011; Moscardo, 2008; Pulido y Pulido, 2015; Torres Solé et al., 2015).

Según Higgins-Desbiolles (2010) desde la publicación del Informe Brundtland en 1987 la sostenibilidad se ha convertido en la palabra de "moda", lo que ha dado lugar a una gran diversidad de acepciones en la formulación del concepto de turismo sostenible debido al carácter interdisciplinar del término. Ello ha propiciado un amplio debate entre los investigadores, reconociéndose la falta de consenso entre la comunidad científica para establecer un concepto universalmente reconocido (McDonald, 2009). A pesar de ello, es relevante destacar tanto por su nivel de aceptación a nivel normativo como científico en este ámbito de la investigación turística, la definición propuesta por la OMT que define al turismo sostenible como "el turismo que tenga plenamente en cuenta sus impactos económicos, sociales y ambientales actuales y futuros, las necesidades de los visitantes, la industria, el medio ambiente y las comunidades de acogida" (OMT, 2016). En consecuencia, se entiende que el turismo sostenible debe:

- Hacer un uso óptimo de los recursos ambientales que constituyen un elemento clave en el desarrollo turístico, manteniendo los procesos ecológicos esenciales y ayudando a conservar el patrimonio natural y la biodiversidad.
- Respetar la autenticidad sociocultural de las comunidades anfitrionas, conservar sus activos arquitectónicos y el patrimonio cultural vivo y los valores tradicionales, y contribuir a la comprensión intercultural y la tolerancia.
- Asegurar unas actividades económicas viables a largo

plazo, proporcionando beneficios socioeconómicos a todos los interesados que se distribuyan equitativamente, incluyendo la estabilidad del empleo y las oportunidades de generación de ingresos y servicios sociales a las comunidades de acogida, y que contribuyan a la reducción de la pobreza.

Asimismo, otra definición relevante es la recogida en la Carta del Turismo Sostenible (Europarc, 1999) en la que se define al turismo sostenible como “cualquier forma de desarrollo, equipamiento o actividad turística que respete y preserve a largo plazo los recursos naturales, culturales y sociales 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”.

Ambas propuestas conceptuales inciden en promover el respeto y la preservación del patrimonio natural, social y cultural quedando patente a nivel académico el consenso existente en afirmar que el carácter sostenible de la oferta turística constituye un pilar para mejorar la calidad del servicio ofrecido y la competitividad del sector (Colles et al., 2013; Gallardo y Sánchez, 2013; Garriga y Melé, 2004; González Romo, 2014; Holcomb, 2010; Jones, 2006; López-Gamero et al., 2011; Montañó Valle, 2015).

Algunas investigaciones recientes (Wojtarowski et al., 2016) inciden en la necesidad de aprovechar las oportunidades que supone implementar un turismo más respetuoso y responsable principalmente ubicado en pequeños núcleos de población como podrían ser los rurales, dado el impacto positivo y su contribución a un desarrollo más sostenible. En el marco europeo esta idea subyace en recientes documentos de desarrollo rural. Así, por ejemplo, en el Reglamento (U.E) N° 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y por el que se deroga el Reglamento (CE) N° 1698/2005 del Consejo (D.O.C.E

de 20 de diciembre de 2013) establece en su preámbulo que “deben fomentarse los proyectos que integren la agricultura y el turismo rural mediante la promoción del turismo sostenible y responsable en zonas rurales, el patrimonio natural y cultural y las inversiones en energías renovables”. En consecuencia, la Ley 45/2007 de 13 de diciembre para el desarrollo sostenible del medio rural de España en su artículo 22 contempla medidas para “el diseño de actividades para informar y formar a los habitantes del medio rural sobre la potencialidad de uso de patrimonio natural y cultural. Proponiendo iniciativas que faciliten su implicación en el turismo geológico, ecológico, minero y otros aprovechamientos culturales”.

Por tanto, la puesta en valor de recursos o infraestructuras ya existentes e infrautilizadas en el medio rural se presenta como una iniciativa idónea para preservar y contribuir al desarrollo de la sociedad respetando el entorno, tal y como se propugna a nivel académico y normativo. Es por ello, que se procede a continuación a centrar nuestra atención en profundizar en el conocimiento de la iniciativa acometida en España y puesta en marcha a través del denominado Programa Vías Verdes dada su contribución en pro de un desarrollo turístico más sostenible.

El Programa Vías Verdes de España: Origen y peculiaridades

El origen del Programa Vías Verdes se sitúa en el año 1993 donde el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, actualmente el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente de España elaboró el denominado Plan de Tejido Verde enmarcado en su Plan Director (1993-2007) con el objeto de reutilizar como itinerarios no motorizados las infraestructuras en desuso como vías ferroviarias, pecuarias, caminos históricos, etc.

En este contexto, se crea la denominada Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) que procedió a la realización de un Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso, lo cual

permitió catalogar la infraestructura ferroviaria, su grado de uso y situación, poniéndose de relieve la existencia de 7.600 kilómetros de vías en desuso incluyendo a un total de 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos (Aycart, 2011; FFE, 2016).

Según Aycart (2008) el objetivo del programa es "la reutilización de trazados ferroviarios en desuso como itinerarios no motorizados que conecten las poblaciones, los espacios naturales y los puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma sostenible al ciudadano". En consecuencia, las denominadas Vías Verdes pueden ser definidas como el acondicionamiento de aquellos trazados ferroviarios en desuso existentes en España, en unas infraestructuras no motorizadas dirigidas al su disfrute por parte de cualquier ciudadano con independencia de su movilidad o condición física. No obstante, el concepto de vía verde va más allá de la mera restauración de la antigua vía férrea, sino que supone la rehabilitación de aquellas construcciones existentes en su trazado con el objeto de ofrecer al usuario unos equipamientos con unos fines turísticos y culturales. En este sentido, Szabó et al. (2014) identifican lo que definen como los tres pilares o características básicas de las Vías Verdes como producto turístico, éstas son:

- Su capacidad de atracción, en el sentido de que situados próximos o cercanos a un itinerario o trazado se encuentran agrupados un conjunto de atractivos históricos, culturales y naturales que motivan al visitante a recorrer esta infraestructura.
- La comunidad local, dada su capacidad para organizar y ofrecer un producto turístico compuesto por diversos servicios complementarios que enriquezcan la visita.
- La sostenibilidad de las Vías Verdes basada en la capacidad de poder desarrollar unas actividades respetuosas con el entorno y dirigidas a fomentar un turismo responsable.

A este respecto, las diferentes Administraciones Públicas han realizado una clara apuesta por la diferenciación, considerándose los criterios de sostenibilidad implantados en los destinos turísticos la nota distintiva que permitirá ofrecer una experiencia turística singular basada en la riqueza del patrimonio natural y social incrementando de este modo, el valor para el turista, ya que una deficiente conservación del entorno natural que rodea a estos recursos podría derivar en una destrucción de los atractivos del lugar y a una disminución del número de visitantes (Ávila y Barrado, 2005; Bader, 2005; Martínez, 2015; Millán et al., 2014). Por ello, en el ámbito europeo la iniciativa de recuperar vías de comunicación en desuso ha sido una práctica extendida y apoyada dando lugar a la creación de la denominada Asociación Europea de Vías Verdes formada por distintas administraciones de ámbito local, regional y estatal, así como por diversos colectivos sociales. Se dirige a la promoción y defensa de medios de transporte no motorizados apoyando concretamente, la recuperación de antiguas infraestructuras de comunicación como son los trazados ferroviarios (FFE, 2016).

Asimismo, son diversos los beneficios que según Mundet y Coenders (2010) representan las Vías Verdes para sus usuarios y su entorno, encontrándose:

- La mejora de la calidad de vida y la realización de un ocio más saludable en espacios naturales.
- La posibilidad de emplear un medio de transporte alternativo y no contaminante en el desarrollo de la actividad.
- Aporta beneficios económicos para las localidades presentes en el itinerario.
- Representa beneficios medioambientales, por cuanto permite disfrutar y descubrir paisajes y el entorno natural.

- Permite la conservación del legado cultural e histórico de las infraestructuras ferroviarias.

Más recientemente, Manton et al. (2016) afirman que las Vías Verdes se están convirtiendo en los distintos países en unos elementos integrados en el paisaje siendo unos corredores libres de tráfico motorizado en los que poder practicar actividades de ocio y turismo. A lo que se une los importantes beneficios económicos y sociales que su adecuación supone para el entorno (Manton et al., 2016). En este contexto, la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) viene ejerciendo una labor de promoción, divulgación y comunicación del Programa de las Vías Verdes, además de realizar labores de coordinación entre diversos organismos e instituciones como son la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos, entre otros.

Entre los diversos atractivos y peculiaridades de estos antiguos trazados ferroviarios reconvertidos en itinerarios para uso turístico y social, cabe mencionar en primer lugar, una de sus principales ventajas frente a otras infraestructuras. Esta se encuentra relacionada con su elevado grado de accesibilidad, dado que cuentan normalmente con unas pendientes inferiores al 3% y con unas amplias curvas que facilitan la visibilidad de los usuarios, lo que permite que puedan ser disfrutadas y recorridas por aquellas personas que posean una movilidad reducida, ya sean derivadas de la edad como puede ser el turista senior o bien aquellas otras personas que cuenten con alguna discapacidad. En consecuencia, ello convierte a las Vías Verdes en un producto turístico idóneo para promover el Turismo Accesible permitiendo atender a un nicho de mercado especialmente relevante en la sociedad.

En segundo lugar, cabe destacar otro factor clave y es, la seguridad que presenta todo el trazado para la práctica de actividades como paseos a pie o en bicicleta por parte del turista o visitante debido a la prohibición de tránsito de

vehículos motorizados, la señalización del trazado, la iluminación de aquellos túneles de gran longitud, así como la construcción y acondicionamiento de pasarelas o pasos inferiores que vienen a garantizar una completa seguridad para el usuario.

En relación a ello, cabe incidir que la información presente en estos espacios se dirige específicamente a recordar y mantener el origen ferroviario de estos itinerarios. Existe una señalización y logotipo propios que solo pueden ser empleados en estas antiguas infraestructuras ferroviarias y que pretenden crear una imagen única perfectamente reconocible e identificable por parte de cualquier usuario consiguiendo una uniformidad en todos los trazados. Se trata de una marca registrada y patentada desde 1995 cuyo logotipo puede observarse en la figura 1. Su empleo se encuentra restringido exclusivamente a aquellos itinerarios o trazados que discurren por antiguas plataformas ferroviarias (FFE, 2016). Además, esta medida está contribuyendo a mejorar el posicionamiento y el reconocimiento de este producto turístico (Szabó et al., 2014).

FIGURA 1. Logotipo de las Vías Verdes en España.



Fuente: Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE, 2016).

Por último, otro atractivo que presenta estos itinerarios y que no se debe olvidar, es el rico patrimonio cultural que atesora las Vías Verdes salpicadas de destacadas obras arquitectónicas del siglo XIX como túneles, viaductos o estaciones que vienen a sumergir al visitante en el amplio legado histórico presente en las comarcas por las que discurre el trazado, lo que contribuye a su valoración y conocimiento tanto por los visitantes como por los residentes del entorno. De tal modo, que diversas Vías Verdes reciben su denominación unidas al nombre de la comarca o zona por la que discurre, tales como "Vía Verde de la Subbética"

(Córdoba, España), “Vía Verde del Mar” (Castellón, España), “Vía Verde de la Sierra Norte” (Sevilla, España) o bien por el producto que habitualmente circulaba por su trazado transportado en los antiguos trenes, es decir, “Vía Verde del Aceite” (Jaén, España) o “Vía Verde del Carbón y la Plata” (Ciudad Real, España).

Cabe señalar que en los proyectos de acondicionamiento de una Vía Verde siempre se trata de preservar y enfatizar el origen ferroviario de la infraestructura, dando lugar a la rehabilitación de edificaciones destinadas a usos sociales o turísticos lo que permite ofrecer diversos servicios a los visitantes como son alojamiento y restauración, información turística y medioambiental, servicios de alquiler de bicicletas o incluso la visita de viejas locomotoras o vagones rehabilitados como museos, centros de interpretación, etc., (Aycart, 2013) conduciendo pues, al desarrollo de un turismo rural de sostenible y de calidad.

Actualmente, los kilómetros transitables en el territorio español como Vías Verdes son de 2.048,82 siendo 102 los itinerarios transitables, destacando la Comunidad Autónoma de Andalucía por ostentar el mayor número de kilómetros y de Vías Verdes del país, tal como se observa en la figura 2 (Aycart, 2013; FFE, 2016).

FIGURA 2. Mapa de las Vías Verdes de España.



Fuente: Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE, 2016).

Desde la puesta en marcha del “Programa Vías Verdes” se ha procedido a la recuperación de un importante patrimonio cultural e histórico anteriormente en desuso, y con el consiguiente riesgo de pérdida irreversible. Es por ello, que su puesta en valor no solo ha permitido su mantenimiento en el tiempo, sino que, además ha contribuido a dotar a diversas comarcas rurales de un elemento con una importante capacidad de atracción turística (Cebrián Abellán, 2011; Szabó et al., 2014). Se trata de un producto turístico que contribuye a desestacionalizar la demanda turística permitiendo al mismo tiempo el desarrollo de otros territorios turísticamente menos desarrollados (Hernández Colorado, 2014). En suma, los atractivos y peculiaridades de estos antiguos trazados ferroviarios han permitido no sólo transformar un recurso olvidado y en desuso en un atractivo turístico más de la zona, adicionalmente, contribuir a un mayor desarrollo económico, social y cultural en el ámbito rural, siendo un elemento clave para su desarrollo sostenible.

METODOLOGÍA

Justificación del método

El objetivo fundamental de esta investigación es determinar y describir el grado de éxito e idoneidad como modelo de desarrollo de un turismo responsable y sostenible en el medio rural de la iniciativa acometida en España dirigida a la reutilización turística de antiguos trazados e infraestructuras ferroviarias. Dado que este trabajo pretende analizar un fenómeno complejo, se selecciona como metodología de investigación el método del caso, entendiéndose como una estrategia idónea para este objeto de estudio. Esta metodología permite en el caso de fenómenos complejos dar respuesta a interrogantes del tipo ¿cómo? y ¿por qué? (Yin, 2009) lo que contribuye a profundizar en la comprensión al adoptarse una perspectiva holística (Csillag et al., 2012; Gummesson, 1991). Finalmente, dado el carácter novedoso del procedimiento metodológico adoptado esta contribución constituye una aportación relevante al campo objeto de análisis.

Diseño de la investigación

Una vez realizada la revisión de la literatura, se procede a la fundamentación de las cuestiones de investigación, así como a la selección de la unidad de análisis para realizar el adecuado planteamiento de la metodología a emplear. En este sentido, y una vez consultado el universo poblacional que conforma los recorridos catalogados como Vías Verdes en España, se decide analizar el caso del recorrido de la “Vía Verde de la Sierra de Cádiz” que discurre por dos provincias españolas Sevilla y Cádiz (Andalucía, España). Se trata de la primera infraestructura ferroviaria acondicionada para su uso turístico en España siendo un itinerario que destaca por su alto grado de accesibilidad y

adecuación de sus infraestructuras.

Tras la fundamentación teórica y metodológica de este trabajo, se realiza la fase de obtención de la información primaria a través de la observación directa sobre el objeto de este trabajo. Una vez obtenida la información fue clasificada y sintetizada para su posterior análisis permitiendo extraer conclusiones generales aplicables a otros destinos para la revalorización turística de sus recursos turístico-culturales. En la tabla 1 se presenta la información sintetizada de este proceso de investigación basado en la metodología del caso.

TABLA 1. Ficha metodológica.

Propósito de la investigación	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estudiar empíricamente el desarrollo sostenible en el medio rural a través del estudio de un caso real, así como las características, factores e impacto de la reutilización turística de las infraestructuras en desuso. 2. Identificar las ventajas de las Vías Verdes en España para el desarrollo turístico sostenible del medio rural sirviendo de referencia para la revitalización turística de otros destinos.
Metodología de la investigación	Estudio de casos contemporáneo múltiple de carácter holístico (unidad de análisis simple). Estudio de tipo exploratorio, descriptivo y explicativo.
Unidad de Análisis	Itinerarios, recorridos o vías de comunicación del medio rural.
Ámbito geográfico	España.
Universo	Antiguos trazados ferroviarios reconvertidos para uso turístico: Vías Verdes.
Muestra	Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España).
Métodos de recogida de la evidencia	Revisión documental. Observación directa.
Fuentes de información	Publicaciones especializadas, Informes de la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE), Fundación de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (FVVS) y otros organismos públicos relacionados.
Enfoque científico	Inducción analítica.
Evaluación del rigor y calidad metodológica.	Se ha garantizado la validez constructiva mediante el empleo de diversas fuentes de información (triangulación metodológica) y la validez interna mediante la comparación sistemática de la literatura analizada y la búsqueda de patrones de comportamiento común.
Fecha de realización	Mayo – Septiembre de 2016.

Fuente: Elaboración propia a partir de Villarreal y Landeta (2010).

RESULTADOS

En España uno de los principales activos con los que se cuenta en los espacios naturales es el patrimonio cultural e histórico que constituyen los antiguos trazados ferroviarios en los que gran parte de ellos transcurren por espacios de gran diversidad biológica y paisajística. Es necesario apostar clara y decididamente por la conservación y protección de estos espacios y de los recursos que están allí presentes, adoptando unas actuaciones centradas en su sostenibilidad y puesta en valor. En consecuencia, el aprovechamiento de una vía ferroviaria abandonada para su uso turístico permite no solo conocer la gran riqueza paisajística y cultural que albergan sus trazados, sino lo que es aún más importante, permite desarrollar una actividad turística competitiva y sostenible en el medio rural. En este sentido, el caso concreto de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España) se posiciona como un modelo de gestión y desarrollo turístico sostenible en el medio rural y natural.

El origen de esta antigua vía férrea se sitúa a principios del siglo XIX donde bajo el patrocinio e impulso de la Diputación de Cádiz se avanzó hacia la creación de un ferrocarril que contribuyera a dinamizar económicamente la comarca de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España). En 1887 se presentó un anteproyecto de una línea férrea que transcurriría entre Jerez de la Frontera y Setenil de las Bodegas finalizando la línea con un ramal en Grazalema, municipios todos ellos situados en la provincia de Cádiz (Andalucía, España) (FVVS, 2016). No obstante, sería a principios del siglo XX cuando se creó en Jerez de la Frontera (Andalucía, España) la Sociedad para los Estudios del Ferrocarril Jerez-Villamartín-Setenil que elaboró un completo proyecto. En 1926, durante la dictadura de Primo de Rivera cuando se aprueba la construcción del Ferrocarril de la Sierra. Si bien la caída de la dictadura y las consecuencias económicas de la crisis del 29 dieron lugar a la interrupción de las obras y al abandono del proyecto el cual nunca se completaría (FVVS, 2016).

El acondicionamiento del antiguo trazado ferroviario Jerez - Almargen entre las provincias de Cádiz y Sevilla -ambas situadas en la región de Andalucía (España)- dio lugar a la creación de la denominada Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España). El itinerario fue inaugurado en 1993 siendo la primera vía verde en acondicionarse y recuperarse para el uso turístico en España (García Martín, 2014). En la actualidad, se encuentran transitables 36 kilómetros uniendo las localidades de Puerto Serrano y Olvera ambas situadas en la provincia de Cádiz (Andalucía, España). En la figura 3 puede apreciarse las localidades por las que discurre el trazado.

FIGURA 3. Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España): mapa del trazado.



Fuente: Fundación de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (FVVS, 2016).

El recorrido cuenta con treinta túneles de los cuales el más largo tiene casi 1 kilómetro y cuatro viaductos transcorre paralelo a las cuencas de ríos como el Guadaletele pasando por lugares tan espectaculares como la Reserva Natural del Peñón de Zaframagón donde se conserva una de las reservas de buitres leonados más pobladas de Europa, cuenta con una gran diversidad y variedad paisajística en todo su trazado. Se trata de un itinerario turístico para realizar a pie, en bici, a caballo permitiendo contemplar la naturaleza, así como valiosas especies animales y vegetales (FVVS, 2016).

Como se ha comentado anteriormente, una de las señas de identidad de las Vías Verdes es el elevado nivel de accesibilidad de su trazado. Ello ha conducido a la elaboración de una Guía editada por PREDIF (Plataforma Estatal de Personas con Discapacidad) y por la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) bajo el título de "Vías Verdes Accesibles" en la que se reconoce y distingue a aquellos trazados más accesibles del país. Se recoge con detalle el nivel de accesibilidad de cada tramo del recorrido y los servicios disponibles para estos usuarios (restaurantes, alojamiento, transporte) (PREDIF, 2015). A este respecto, de los 102 trazados existentes en la actualidad en España solo 10 Vías Verdes forman parte de esta Guía siendo una de ellas la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España), lo que representa uno de sus principales valores y atractivos siendo reconocida como un destino turístico accesible. Ello aporta un valor añadido y constituye un importante factor de diferenciación frente a otras rutas o trazados turísticos.

Asimismo, la adecuación del conjunto de infraestructuras existentes en los antiguos trazados ferroviarios, no solo se centran en el trazado (túneles, trincheras, viaductos, pasos elevados) sino también, en aquellos otros recursos patrimoniales y culturales como son las estaciones y apeaderos reconvertidos en hoteles, albergues, restaurantes, etc., lo que permite dotar al recorrido de unos servicios turísticos imprescindibles para el turista que desee visitar y recorrer la zona. A ello se une que esta iniciativa impulsa la creación de empleo y al asentamiento de la población rural contribuyendo al desarrollo de un auténtico turismo sostenible y respetuoso con el entorno.

En el caso de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España) fruto de la investigación realizada se describen los siguientes recursos, algunos de ellos, recientemente rehabilitados y que permiten dotar de mayores servicios al trazado:

- En primer lugar, se destaca la Estación de Olvera situada a 1 km del núcleo urbano del municipio de Olvera (Andalucía, España). Se trata de una antigua estación re-

habilitada como alojamiento rural y como restaurante. Cuenta con seis habitaciones dobles con baño donde además junto a la Estación se encuentran cuatro bungalows con forma de antiguos vagones de tren. Estos constan de salón-cocina, habitación de matrimonio, habitación de dos camas y cuarto de baño. Uno de los cuatro bungalows se encuentra adaptado para personas con discapacidad. A ello se une la existencia de un servicio de alquiler de bicicletas.

- En segundo lugar, destaca en el recorrido la Estación de Zaframagón situada junto a la ribera del río Guadalporcún y al Peñón de Zaframagón declarado Monumento Natural y punto de máximo interés de esta Vía Verde. En sus instalaciones, el visitante podrá entender la importancia medioambiental del escenario que define al Peñón y, en general a la Vía Verde. Prestándose especial atención al buitre leonado ya que, en este paraje se encuentra la colonia más importante de España y Europa. La Estación acoge un Centro de Interpretación y un observatorio ornitológico desde el que, a través de una cámara instalada en el Peñón, se pueden observar de cerca los buitres y otras aves.
- En tercer lugar, muy cerca del espacio natural protegido del Peñón de Zaframagón y en el término del municipio de Coripe perteneciente a la provincia de Sevilla (Andalucía, España) se encuentra el Hostal Restaurante La Estación de Coripe situado en una vieja estación de tren. El establecimiento ocupa dos plantas distribuyéndose en la parte baja el bar y el restaurante, así como los aseos públicos, mientras que en la planta superior se encuentra el espacio destinado para el alojamiento.
- Finalmente, relevante en el trazado es la antigua Estación de Puerto Serrano (Andalucía, España) rehabilitada como alojamiento rural y como restaurante. A finales de 2012, se puso en servicio de ocho bungalows construidos junto a la Estación y que ha permitido incrementar la capacidad de alojamiento y los servicios que se ofrecen al turista.

La puesta en valor de la Vía Verde de la Sierra de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España) ha permitido que este recurso turístico se consolide como un modelo de gestión sostenible desde el punto de vista turístico. No solo se ha recuperado viejas infraestructuras como las anteriormente descritas, sino que además se ha consolidado como una fuente generadora de empleo y riqueza para los municipios del trazado. Se estima en 48 los empleos directos y otros tantos indirectos, además de proporcionar nuevas oportunidades de negocio para las pequeñas empresas locales (Hernández Colorado, 2014).

Actualmente, se encuentra en fase de estudio la ampliación de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España) y cuya longitud del recorrido se estima que aumentaría en unos 10 kilómetros. Para ello, la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía (España) ha anunciado una ayuda para el inicio de estos estudios de conexión y para el afianzamiento de otras infraestructuras existentes en el recorrido por valor de más de 500.000 euros. Desde el punto de vista de las Administraciones Públicas se considera como un importante revulsivo para mejorar este producto turístico que permite crear nuevas oportunidades para las poblaciones de su recorrido.

En este sentido cabe concluir, resaltando que la puesta en valor de estos recursos permite, por un lado, contribuir al desarrollo de un turismo más sostenible y respetuoso con el entorno al acondicionar y reutilizar viejas infraestructuras ya existentes minimizando el impacto ambiental e integrando nuevas instalaciones en el entorno. Y por otro, se constituye como una fuente generadora de riqueza y empleo para los residentes de la zona, lo que permite fijar la población al territorio proporcionando un medio de vida al crearse empleos directamente vinculados con el uso turístico de la Vía Verde como pueden ser alojamientos, restaurantes, servicios de alquiler de bicicletas, guías turísticos, etc., además de la posibilidad de que pequeños negocios familiares relacionados con la artesanía, alimentación, etc., puedan encontrar nuevos clientes en aquellos visitantes que acuden a visitar el trazado.

DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES

El abandono y olvido de determinados recursos e infraestructuras, como ha sido el caso de los antiguos trazados ferroviarios, constituye una oportunidad para la promoción turística del territorio sobre el que discurren y una apuesta por el uso sostenible de dichos recursos. Es por ello, que una de las iniciativas que mayor éxito ha tenido en España para el fomento de un turismo sostenible en el medio rural ha sido la puesta en valor de los antiguos trazados ferroviarios en unos itinerarios naturales que permiten su disfrute por parte de cualquier ciudadano o visitante. En este sentido, la accesibilidad de todo su trazado debido a las características técnicas que presentan estas antiguas vías ferroviarias, de suaves pendientes y amplias curvas las convierten en un espacio idóneo para el uso y disfrute de todo tipo de personas independientemente del grado de movilidad que presenten. A ello se suma que se trata de unos recursos excelentes para promover el turismo sostenible y un ocio saludable, contribuyendo a la creación de empleo local y a la fijación en el territorio de la población del medio rural (Mundet y Coenders, 2010; Szabó et al., 2014).

Asimismo, la restauración e instalación de servicios complementarios permite dotar a estos espacios de todo aquello que el visitante precise durante su visita contribuyendo a la adquisición de hábitos de vida saludables. De tal modo, que se sitúa como un recurso idóneo para la práctica de múltiples actividades como el cicloturismo, senderismo, paseos a caballo, todos ellos dirigidos al fomento de una movilidad sostenible en el medio rural. En este sentido, el caso de la Vía Verde de la Sierra de Cádiz (Andalucía, España) representa un claro modelo de gestión y puesta en valor de estos recursos contribuyendo a la generación de riqueza en el ámbito rural, así como a la creación de un producto turístico sostenible y atractivo para el visitante que acude a los espacios naturales.

En suma, se recomienda la recuperación y puesta en valor de estas viejas infraestructuras ferroviarias debiendo ser

una prioridad a nivel institucional por cuanto no solo permite el fomento de un turismo sostenible, sino que además cuenta con un alto grado de accesibilidad permitiendo su disfrute por parte de cualquier visitante incluidos los residentes del lugar. Ello consolida el desarrollo de un ocio saludable y sostenible respetuoso con nuestro entorno.

REFERENCIAS

Arcila, M., López, J. A., & Fernández, A. (2015). Rutas turístico-culturales e itinerarios culturales como productos turísticos: reflexiones sobre una metodología para su diseño y evaluación. En: De la Riva, J., Ibarra, P., Montorio, R., Rodríguez, M. (Eds.). Análisis especial y representación geográfica: innovación y aplicación. Pp 463-471. Universidad de Zaragoza-AGE (España).

Ávila Bercial, R., & Barrado Timón, D. A. (2005). Nuevas tendencias en el desarrollo de destinos turísticos: Marcos conceptuales y operativos para su planificación y gestión. Cuadernos de Turismo, 15, 27-43.

Aycart Luengo, C. (2013). Veinte años de Vías Verdes. 2.000 km de itinerarios sostenibles: Más de 100 vías verdes para recorrer España. Revista ph Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, 84, 8-9.

Aycart Luengo, C. (2011). Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Intercambio de buenas prácticas en materia de Vías Verdes y creación de empleo. Encuentro Técnico de Gestores de Vías Verdes. Fundación de Ferrocarriles Españoles. Madrid.

Aycart Luengo, C. (2008). El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible. 9º Congreso Nacional de Medio Ambiente. Cumbre de Desarrollo Sostenible. Madrid.

Bader, E. E. (2005). Sustainable hotel business practices. Journal of Retail and Leisure Property, 5, 1, 70- 77.

Brunet, I., & Alarcón, A. (2006). Calidad y autenticidad en el turismo rural. Estudios Turísticos, 168, 99-122.

Cebrián Abellán, F. (2011). Los ferrocarriles olvidados. Reconversión y reinención como instrumentos de revitalización recreativa y turística: El Baeza-Utiel a su paso por la provincia de Albacete. Cuadernos de Turismo, 27, 205-225.

Choi, H-C., & Sirakaya, E. (2005). Measuring resident’s attitude towards sustainable tourism: development of sustainable tourism attitude scale. Journal of Travel Research, 43, 4, 380-394.

Csillag, J. M., Primo, M. A. M., & Martins, R. (2012). Estudos de caso como opção de pesquisa empírica em operações. RAE-Revista de Administração de Empresas, 52, 4, 380-385.

CMMAD. (1987). Our Common Future. Comisión Mundial del Medio Ambiente y Desarrollo. Disponible en: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm> Leído el 3 de septiembre de 2016.

Coles, T., Fenclova, E., & Dinan, C. (2013). Tourism and corporate social responsibility: A critical review and research agenda. Tourism Management Perspectives, 6, 122-141.

Crosby, A. (1996). Elementos básicos para un turismo sostenible en las áreas naturales. Centro Europeo de Formación Ambiental y Turística. Madrid.

D’Arcy, D., & Omar, M. (2015). A review and reflection on innovation in tourism and hospitality in English language journal publications. Revue Management & Avenir, 76, 121-137.

- Everett, S., & Aitchison, C. (2008).** The role of food tourism in sustaining regional identity: A case study of Cornwall, south west England. *Journal of Sustainable Tourism*, 16, 2, 150-167.
- Europarc (1999).** Anuario Europarc-España del estado de los espacios naturales protegidos 2009. Disponible en: <http://www.redeuroparc.org/publicaciones/anuarios> Leído el 3 de mayo de 2016.
- EFE. Fundación de Ferrocarriles Españoles (2016).** Programa de Vías Verdes. Disponible en: www.vias-verdes.com Leído el 15 de junio de 2016.
- FVVS. Fundación Vía Verde de la Sierra (2016).** La vía verde de la Sierra: historia. Disponible en: <http://goo.gl/Jq6A0x> Leído el 20 de julio de 2016.
- Gallardo Vázquez, D., & Sánchez Hernández, M. I. (2013).** Análisis de la incidencia de la Responsabilidad Social Empresarial en el éxito competitivo de las microempresas y el papel de la innovación. *Universia Business Review*, 15-31.
- García Martín, M. (2014).** Las líneas férreas desmanteladas en Andalucía: Diagnóstico para su uso como itinerarios no motorizados. *Observatorio Medioambiental*, 17, 299-324.
- Garriga, E., & Melé, D. (2004).** Corporate Social Responsibility theories: Mapping the territory. *Journal of Business Ethics*, 53, 51-71.
- González Romo, Z. F. (2014).** Intangibles of CSR in the Tourism Sector. *International Journal of Business and Social Research*, 4, 2, 15-23.
- Gummesson, E. (1991).** *Qualitative Methods in Management Research*. Sage Publications, Newbury Park, California.
- Hernández Colorado, A. (2014).** Las vías verdes en España y Andalucía. II Jornada divulgativa sobre vías verdes en Andalucía: Producto turístico en torno a las vías verdes. Jaén, 24 de Octubre 2014 (España). Disponible en: <http://goo.gl/e1d8ZK> Leído el 5 de agosto de 2016.
- Higgins-Desbiolles, F. (2010).** The elusiveness of sustainability in tourism: The culture-ideology of consumerism and its implications. *Tourism and Hospitality Research*, 10, 2, 116-129.
- Ho, P-T. (2011).** An empirical study of resident's attitudes to tourism impact management strategies. *The Journal of American Academy of Business*, 17, 1, 232-238.
- Holcomb, J., Okumus, F., & Bilgihan, A. (2010).** Corporate social responsibility: What are the top three Orlando theme parks reporting?. *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 2, 3, 316-337.
- Jackson, L. A. (2010).** Toward a framework for the components of green lodging. *Journal of Retail and Leisure Property*, 9, 211-230.
- Jones, P., Comfort, D., & Hillier, D. (2006).** Reporting and reflecting on corporate social responsibility in the hospitality industry. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 18, 4, 329-340.
- Lee, C. F., Huang, H-I., & Huery-Ren Yeh, H-R. (2010).** Developing an evaluation model for destination attractiveness: Sustainable forest recreation tourism in Taiwan. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 6, 811-828.
- Ley 45/2007,** de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. Gobierno de España. Boletín Oficial del Estado (B.O.E) N° 299 de 14 de

diciembre de 2007. Disponible en: www.boe.es. Leído el 3 de julio de 2016.

López-Gamero, M. D., Molina-Azorín, J. F., & Claver-Cortes, E. (2011). The relationship between managers' environmental perceptions, environmental management and firm performance in Spanish hotels: A whole framework. *International Journal of Tourism Research*, 13, 141-163.

Manton, R. Hynes, S., & Clifford, E. (2016). Greenways as a tourism resource: A study of user spending and value. *Tourism Planning and Development*, 13, 4, 427-448.

Martínez García de Leaniz, P. (2015). Influencia de la responsabilidad social corporativa en el comportamiento del consumidor turístico: Un estudio desde la perspectiva del turismo sostenible. Tesis Doctoral. Universidad de Cantabria (España).

McDonald, J. R. (2009). Complexity science: An alternative world view for understanding sustainable tourism development. *Journal of Sustainable Tourism*, 17, 4, 455-471.

MICT. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. (2008). "Plan del Turismo Español Horizonte 2020 – Documento ejecutivo". Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Gobierno de España. Disponible en: <http://www.turismo2020.es/index.php?/esp/documentacion> Leído el 30 de junio de 2016.

Millán Vázquez de la Torre, G., Amador Hidalgo, L., & Arjona Fuentes, J.M. (2014). Rural tourism in the South of Spain: An opportunity for rural development. *Modern Economy*, 5, 113-121.

Montaño Valle, A. (2015). La estrategia de sostenibilidad como fuente de ventajas competitivas en el sector turístico: modelo de integración de los recursos

naturales. Tesis Doctoral. Universidad de Huelva (España).

Moscardo, G. (2008). Sustainable tourism innovation: challenging basic assumptions. *Tourism and Hospitality Research*, 8, 1, 4-13.

Mundet, L., & Coenders, G. (2010). Greenways: A sustainable leisure experience concept for both communities and tourists. *Journal of Sustainable Tourism*, 18, 5, 657-674.

Naciones Unidas (1987). Our Common Future: Inform Brundtland. Johannesburgo. Commission on Environment and Development (WCED). Disponible en: <https://goo.gl/TxvhkY> Leído el 20 de junio de 2016.

Pulido Fernández, J. I., & Pulido Fernández, M. C. (2015). ¿Sigue vigente el paradigma del turismo sostenible?: Reflexiones a la luz de la literatura reciente. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural (Pasos)*, 13, 6, 1315-1335.

Pulido Fernández, J. I (coord). (2008). El turismo rural: Estructura económica y configuración territorial en España. Editorial Síntesis. Madrid.

OMT. Organización Mundial de Turismo (2016). Sustainable Development of Tourism: Definition. Disponible en: <http://sdt.unwto.org/es/content/definicion> Leído el 3 de junio de 2016.

ONU. (1992). Conferencia de Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible. Declaración de Río sobre Medio Ambiente y el Desarrollo. Disponible en: http://www.un.org/esa/dsd/agenda21_spanish/res_riodecl.shtml Leído el 3 de junio de 2016.

PREDIF (2015). Nueva guía de Vías Verdes accesibles. Disponible en: <http://goo.gl/twFNEA> Leído el 22 de agosto de 2016.

Reglamento (U.E) N° 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de diciembre de 2013 relativo a la ayuda al desarrollo rural a través del Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) y por el que se deroga el Reglamento (CE) N° 1698/2005 del Consejo (D.O.C.E de 20 de diciembre de 2013).

Ruiz-Molina, M. E., Irene Gil-Saura, I., & Moliner-Velázquez, B. (2010). Good environmental practices for hospitality and tourism: The role of information and communication technologies. *Management of Environmental Quality: An International Journal*, 21, 4, 464-476.

Szabó, G., Csapó, J., & Szabó, K. (2014). The baranya greenway as thematic tourism product and regional brand in cross-border cooperation. *Geographica Timisiensis*, 23, 2, 27-38.

Torres Solé, T., Sala Ríos, M., & Farré Perdiguier, M.

(2015). Grado de sostenibilidad de los ámbitos turísticos catalanes. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural (Pasos)*, 13, 6, 1451-1462.

Villareal, O., & Landeta, J. (2010). El estudio de casos como metodología de investigación científica en dirección y economía de la empresa. Una aplicación a la internacionalización. *Investigaciones Europeas de Dirección de Economía de la Empresa*, 16, 3, 31-52.

Wojtarowski Leal, A., Silva Rivera, E., Piñar Alvarez, M. A., & Negrete Ramírez, J. A. (2016). La Responsabilidad Social Empresarial como pieza clave en la transición hacia el desarrollo sustentable en el sector turístico. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural (Pasos)*, 14, 1, 127-139.

Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods*. SAGE Publications, Thousand Oaks, Ca, United States.