



*Revista Digital de Educación Física*

ISSN: 1989-8304 D.L.: J 864-2009

## **LAS VÍAS VERDES SON LAS INSTALACIONES DEPORTIVAS DEL FUTURO: ESPACIOS PARA REALIZAR DEPORTE EN PLENA NATURALEZA.**

**Dr. Pablo Luque Valle**

Profesor de la F.P. de Actividades Físicas y Deportivas en el IES Luís Carrillo de Sotomayor (Baena-Córdoba). España.  
Email: pluquevalle@hotmail.com

**Dra. Socorro Rebollo Rico**

Profesora de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y el Deporte en la Universidad de Granada. España.

### **RESUMEN.**

Vivimos en una época donde la práctica del deporte, la salud y el contacto con la naturaleza son valores en auge. Las vías verdes son infraestructuras que apuestan por estos mismos aspectos.

España, en general, cuenta con una amplia red de vías verdes; siendo Andalucía la región que más viales de este tipo ostenta. Se tratan de infraestructuras no motorizadas aptas para la práctica de distintas modalidades deportivas, en muchos casos, en plena naturaleza y próximos a los cascos urbanos.

En este trabajo reivindicamos el papel de las vías verdes como instalaciones deportivas, presentando las oportunas características para ser los espacios deportivos del futuro.

### **PALABRAS CLAVE.**

Vía verde, Naturaleza, Deporte, Salud e Instalación Deportiva.

## 1. INTRODUCCIÓN.

La era postmoderna en la que nos encontramos se caracteriza por ser una sociedad postindustrial, de servicios, tecnológica, de ocio y tiempo libre, preocupada por el medio ambiente y la salud, que busca la igualdad de la mujer, sociedad de la globalización, etc. (Águila, 2007; Olivera y Olivera, 1995). El mundo rural español experimenta desde hace tres décadas importantes transformaciones en los ámbitos socioeconómico, cultural y político (González y Moyano, 2007); éste hacía la función de almacén de las ciudades; en cambio, en la actualidad está asumiendo la responsabilidad de conservar el medioambiente y de convertirse en espacio de ocio y de actividades turísticas y deportivas (Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009; Luque, 2006; Moyano, Garrido y Moscoso, 2004; Moscoso, 2008; Rodríguez, 1994). Así pues, se observa un cambio de orientación materialista/moderna a postmaterialista/postmoderna (García Ferrando, 2006; Rivera, 2010).

El último estudio sobre hábitos deportivos de los españoles (CIS, 2010) concluye que en el año 2010 el 43% de la población entre 15 y 75 años hacen deporte, lo que supone 6 puntos porcentuales más que en el año 2000 y 2005; se observa que casi una de cada tres deportistas son mujeres y el incremento en el tramo de “55 años y más” ha sido mucho mayor en los jóvenes “de 15 a 24 años”, con una subida de 18 puntos en la última década. El 45% de los ciudadanos desarrollan sus actividades deportivas en espacios abiertos públicos: parque, calle, campo, mar, lago, pantano, río, montaña,... frente al 19% que lo realizaban diez años atrás y el 75% de los españoles realizan deporte por su cuenta. El “ciclismo” (19,4%), la “carrera a pie” (12,9%) y el “montañismo/senderismo/excursionismo” (8,6%), se encuentran entre los diez primeros puestos de los deportes más practicados por los ciudadanos españoles; por delante, de deportes tan populares como el baloncesto, tenis, atletismo o pádel. Siete de cada diez personas (74%) hacen deporte sin preocuparse de competir y en los últimos diez años se ha aumentado en 9 puntos el número de españoles (55%) que estiman que el deporte ocupa un lugar “bastante o muy importante” en su vida.

La investigación de Luque (2011), muestra como los usuarios-visitantes de las vías verdes andaluzas consideran estas infraestructuras no motorizadas como instalaciones deportivas. El grado de interés de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas por la actividad físico-deportiva es elevado, sumando los valores obtenidos en “bastante” y “mucho” se alcanza el 90,8% de los casos. Las actividades deportivas que más practican los usuarios-visitantes de estos viales son las que están incluidas en el grupo de “deslizamiento con ruedas” (ciclismo de montaña y patinaje, principalmente) con un 60,4%, seguido de las “actividades físicas en el medio natural de tierra” (senderismo, escalada, orientación,...) con un 55,1%; las cuáles se corresponde con las formas de uso más frecuentes en las vías verdes, tal y como destaca el trabajo de Luque (2011). El mencionado estudio establece que el tiempo libre de los usuarios-visitantes de las vías verdes de Andalucía se emplea en “hacer deporte” con un 47,5% y “hacer deporte en la vía verde” un 14,7%.

En contra de lo que la población puede creer, el artículo deportivo mayoritario en los hogares españoles es la bicicleta, tal y como señalan diversas investigaciones. En el 58% de los hogares españoles existe una bicicleta de adulto y, la bicicleta de niño en un 36% (CIS, 2010). En Andalucía en el 71,81% de los hogares hay una bicicleta (ODA, 2009). El barómetro de la bicicleta en España 2010 (Fundación ECA Bureau Veritas, 2010) nos dice que el 75% de los españoles, al menos tiene una bicicleta en casa; aunque la media de bicicletas que los españoles tienen en su casa es de dos. La encuesta de movimientos turísticos de los españoles 2009 (IET-Familitur, 2010) indica que la bicicleta convencional (20,5%) y la bicicleta de montaña (18,7%) son mayoritarias en los hogares españoles.

## 2. APROXIMACIÓN AL CONCEPTO DE VÍA VERDE.

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

Pero, ¿qué son las vías verdes?; según Aycart (2010), son “*antiguos trazados ferroviarios en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados*”, aptos para caminar, ciclismo, correr, patinar, rutas ecuestres, movilidad reducida, etc. No pudiéndose confundir con otras infraestructuras no motorizadas como senderos, vías pecuarias, carriles bici, etc. España, cuenta con más de 1.900 kilómetros de vías verdes repartidos en casi un centenar de itinerarios operativos entre quince comunidades autónomas, con excepción de las islas (Baleares y Canarias) y las dos ciudades autónomas (Ceuta y Melilla); como vemos en la figura 1.

Se trata de una infraestructura lineal creada y pensada para ser utilizada en el ámbito deportivo, turístico, educativo, ambiental, cultural,... La propia Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) clasifica las vías verdes en tres tipos, como nos advierte Luque (2011):

- **Vías Verdes Acondicionadas:** cuando ha habido una inversión pública para su recuperación, existiendo equipamientos, servicios complementarios y un ente gestor. Presentando todas ellas unas comunes características físicas, comerciales y de usuarios-visitantes.
- **Vías Verdes en Fase de Obras:** son vías que están en fase de recuperación y que finalizadas las obras y entregadas al promotor pasarán a ser Vías Verdes Acondicionadas.
- **Vías Verdes No Acondicionadas:** son líneas de ferrocarril en desuso en las que no ha habido trabajos de recuperación, salvo la eliminación de raíles y traviesas y por tanto, no están acondicionadas ni tienen un órgano gestor.



Figura. 1.- Mapa de vías verdes en España. Fuente: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)

Una vía verde no sólo es seguir el trazado original de una vía ferroviaria, sino que se acompaña de servicios complementarios (restaurantes, puntos de información, museos, alojamientos,...) ubicados, normalmente, en las obras de fábricas que le son propias al sector ferroviario, hablamos de estaciones, apeaderos, muelles de carga, etc. Y, en los últimos años se observa la incorporación de elementos ferroviarios y/o industriales a modo ornamental o reutilizados como equipamientos, que nos recuerdan que tiempo atrás aquella construcción era una línea ferroviaria; participando en lo que se ha dado en denominar “*arqueología industrial*”, según Valero (1994, 294). Al mismo tiempo, se están añadiendo artworks (arte-escultura en la calle) con fines decorativos o con una función utilitaria, a fin de crear lo que Sustrans<sup>5</sup> denomina “the travelling landscape” (el paisaje del viajero).

La construcción de estas infraestructuras no motorizadas requiere de unas consideraciones básicas para ser homologadas como vías verdes (Aycart y Hernández, 2007): accesibilidad universal, señalización homologada, delimitación de cada infraestructura y equipamiento, creación de servicios y equipamientos, acondicionamiento del firme, prohibición del uso de vehículos a motor, etc.

<sup>5</sup> Órgano gestor que gestiona la National Cycle Network (NCN) en Reino Unido.

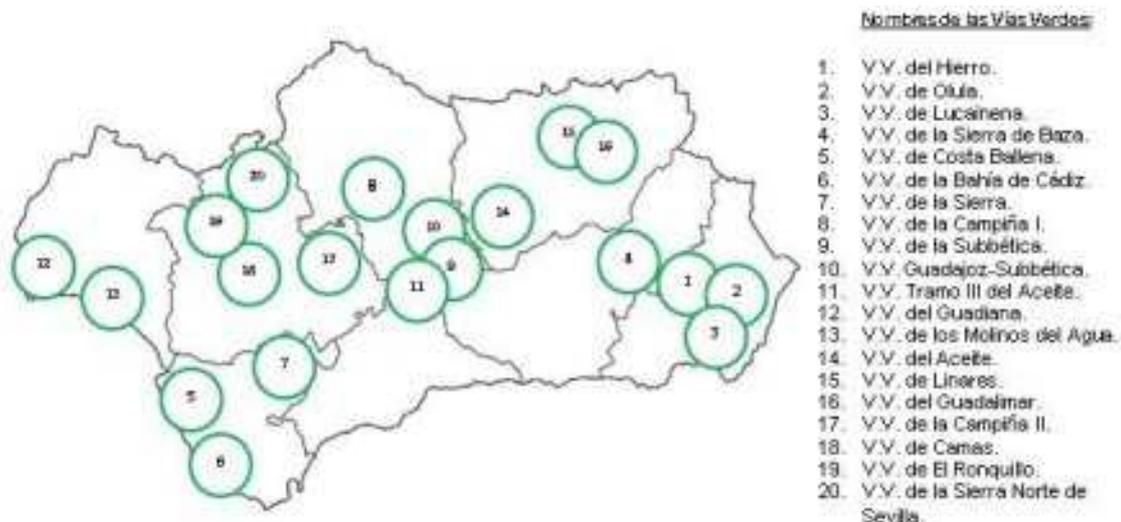


Figura. 2.- Mapa de las vías verdes acondicionadas en Andalucía. Fuente: Adaptación de Luque, 2011.

Andalucía, en la actualidad, cuenta con veinte vías verdes acondicionadas (figura 2) que suman un total de 376 km (tabla 1), siendo la comunidad autónoma que más kilómetros de vías verdes aporta al programa nacional, lo que representa en torno a un 20% de la red española.

Tabla. 1.- Vías verdes acondicionadas de Andalucía y Longitud.

Nº	Vía Verde Acondicionada de Andalucía.		Longitud en Kilómetros.
1	Vía Verde del Almanzora (Almería)	Tramo Vía Verde del Hierro	12,7
2	Vía Verde del Almanzora (Almería)	Tramo Vía Verde de Olula	1,6
3	Vía Verde de Lucainena (Almería)		5
4	Vía Verde de la Sierra de Baza (Granada)		7
5	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz)*	Tramo Vía Verde de Rota	7,5** (+1,700 km. de casco urbano)
		Tramo de Vía Verde de Chipiona	8,6
6	Vía Verde de la Bahía de Cádiz (Cádiz)		8
7	Vía Verde de la Sierra (Cádiz-Sevilla)		36,5
8	Vía Verde de la Campiña I (Córdoba)		27,3
9	Vía Verde de la Subbética (Córdoba)		57,728
10	Vía Verde Guadajoz-Subbética (Córdoba)		7,753
11	Vía Verde Tramo III Aceite (Córdoba)		7,9
12	Vía Verde del Guadiana (Huelva)		17
13	Vía Verde de los Molinos del Agua (Huelva)		34 (+ de casco urbano no acondicionado)
14	Vía Verde del Aceite (Jaén)		55
15	Vía Verde de Linares (Jaén)		6
16	Vía Verde del Guadalimar (Jaén)		15
17	Vía Verde de (Sevilla)		28,5***
18	Vía Verde de Itálica (Sevilla)	Tramo de Vía Verde de Camas	2****
19	Vía Verde de El Ronquillo (Sevilla)		9
20	Vía Verde de de Sevilla(Sevilla)		15 (+ de vía pecuaria)
Total			369,081 km. (376,481 km.)

\*Faltarían los 7,4 km. del tramo de Sanlúcar de Barrameda, que no están acondicionados.

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

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

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

Fuente: Adaptación de Luque, 2011.

Como vías verdes no acondicionadas en Andalucía contamos con seis, más tres tramos sin acondicionar de otros viales acondicionados, como indicamos en la tabla 2. En este caso, las provincias de Almería, Córdoba y Málaga no presentan vías verdes no acondicionadas; Huelva y Sevilla registran tres vías verdes no acondicionadas y Cádiz, Granada y Jaén registran una vía verde no acondicionada.

Son líneas que se pueden recorrer y que igualmente nos descubrirán paisajes espectaculares, pero hemos de considerar que podemos encontrarnos transporte motorizado, discontinuidad en la plataforma de la vía, posibles infraestructuras deterioradas y obviamente, ningún equipamiento y/o servicio complementario.

Tabla. 2.- Vías verdes no acondicionadas de Andalucía y Longitud.

Nº	Vía Verde No Acondicionada de Andalucía -según Guía de Vías Verdes. Vol. I, II y III-		Longitud en Kilómetros.
1	Vía Verde de Costa Ballena (Cádiz)	Tramo de Sanlúcar de Barrameda	7,4
2	Vía Verde de Sierra Nevada (Granada)		6
3	Vía Verde del Litoral (Huelva)*		47
4	Vía Verde del Odiel (Huelva)		17
5	Vía Verde de Riotinto (Huelva)		35
6	Vía Verde Minas de Plomo (Jaén)		11
7	Vía Verde de los Alcores (Sevilla)		28
8	Vía Verde de la Campiña III (Sevilla)	Tramos La Luisiana, Fuentes de Andalucía y Marchena	36,5
9	Vía Verde de Itálica (Sevilla)	Tramos Santiponce, Gerena, Aznalcóllar	35
Total			222,9 km.

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

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

Fuente: Adaptación de Luque, 2011.

Estas infraestructuras no motorizadas son utilizadas durante todo el año; es decir, existe una desestacionalización de la oferta, así lo indican diversos trabajos (Luque, 2011; MITC, 2008; Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011). Los usuarios-visitantes de las vías verdes de Andalucía indican que el 76,2% las utilizan en cualquier estación (Luque, 2011), lo que nos indica el óptimo potencial para implantar servicios complementarios en las mismas. La práctica del cicloturismo a nivel nacional es habitual en las cuatro estaciones para el 46,3% de los ciclistas encuestados en las vías verdes, y el mismo trabajo afirma que la asistencia a estas rutas en España se distribuye entre las estaciones en porcentajes muy cercanos: verano 33%, primavera 32%, otoño 22% e invierno 13% (MITC, 2008).

### 3. LAS VÍAS VERDES, INSTALACIONES PARA MEJORAR LA SALUD.

La propia vía verde y sus equipamientos anexos (áreas de descanso, centros de visitantes, museos,...) proporcionan un especial atractivo para la práctica de actividades deportivas, turísticas y/o formativas ligadas al medio natural y, por supuesto, a la salud. Actividades todas ellas que se benefician al encontrarse estos caminos, normalmente en el medio rural, con entornos naturales de gran valor a los que el acceso por otros medios es complicado, especialmente cuando se localizan en áreas de escaso desarrollo económico<sup>6</sup>. Además, ofreciendo al usuario una alta seguridad, eliminando posibles pérdidas y riesgo de accidentes que podrían sufrir por otras rutas y zonas transitadas por vehículos a motor (Aycart y Hernández, 2007). Este equilibrio, de manera directa o indirecta, conlleva una mejora de las condiciones de vida de las poblaciones rurales anfitriones (Moyano, Garrido y Moscoso, 2004); no en vano, en las vías verdes andaluzas, el mayor número de usuarios son locales según arrojan los datos de diversos análisis (FFE, 1998; Luque, 2011; MMA, 2003 o MITC, 2008).

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

Cinco de cada diez deportistas-turistas responden que el motivo principal para usar-visitar la vía verde en Andalucía es el “deporte” (50,5%). Y casi el cien por cien de la muestra manifiestan que realizan actividades físicas deportivas “por mantener y/o mejorar la salud” (96,7%) y “por hacer actividad física” (96,1%), según afirma Luque (2011) en su investigación. Por tanto, salud y deporte son las dos excusas principales para practicar deporte por los deportistas-turistas presentes en estos itinerarios no motorizados en Andalucía.



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

<sup>6</sup> En Andalucía el 79,6% de la región se considera superficie rural, que corresponde a 26 comarcas y una extensión de 87.590,68 km<sup>2</sup> según el Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el período 2010-2014 en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural. Además, contamos con que un 20% de nuestro territorio se encuentra bajo alguna figura de espacio natural protegido (Moyano, Garrido y Moscoso, 2004; Roca, 2005).

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

Asimismo, estas infraestructuras y las actividades aquí desarrolladas, están acordes con los preceptos del proyecto europeo IMPALA y con las buenas prácticas expuestas en el POIN 2010<sup>7</sup>.

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

Como se enunció anteriormente las vías verdes están creadas bajo los principios de universalidad y de accesibilidad. Si comparamos éstas con los espacios naturales protegidos de Andalucía tenemos que el 83,33% de los parques naturales y el 100% de los parques nacionales andaluces presentan algún espacio con una superficie habilitada para que puedan transitar personas con movilidad reducida y su centro de interpretación, si es que cuenta con éste, está habilitado. Lo que supone un punto de mejora para estos espacios. Por el contrario, las vías verdes, gracias a sus desniveles y tipos de firmes, presentan casi al 100% una correcta accesibilidad para desplazamientos de movilidad reducida, aunque no así en los edificios ferroviarios rehabilitados para restaurantes, alojamientos, centros de visitantes, etc. Esta accesibilidad en las vías verdes se considera tanto en la

---

<sup>7</sup> Fruto del proyecto IMPALA surge la conferencia internacional desarrollada en noviembre de 2010 titulada “Policies and infraestructuras for physical activity and sport: good practice in Europe”. Se puede consultar la web <http://www.impala-eu.org/poin2010/>

construcción de las infraestructuras y equipamientos anexos, valga de muestra la Vía Verde de la Terra Alta que está perfectamente adaptada (firme, señalización, seguridad pasiva y publicidad) a los discapacitados visuales (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011), como en la dotación de elementos adaptados, como las handbikes para que discapacitados físicos puedan recorrer las mismas. Esto fue entendido por la empresa Sanitas que en el año 2010 donó treinta bicicletas adaptadas a la Fundación También, que a su vez con la colaboración de la FFE las repartieron entre diez vías verdes españolas, en Andalucía se localizan en la Vía Verde del Aceite y Vía Verde de la Sierra; además esta última en el año 2007 compró ocho bicicletas eléctricas para los usuarios-visitantes que las precisaran. Estas adaptaciones permiten salir a las personas discapacitadas del aislamiento, ofreciéndoles espacios seguros, agradables y confortables para sus desplazamientos cotidianos y para realizar deporte y turismo (AEVV, 2000); mejorando su salud física y mental.

#### **4. LAS VIAS VERDES, SE COMPORTAN COMO INSTALACIONES DEPORTIVAS.**

El Decreto 284/2000, de 6 de junio, por el que se regula el Inventario Andaluz de Instalaciones Deportivas (BOJA nº 67, de 10 de junio de 2000), en su artículo 3.2 define instalación deportiva como *“aquellos espacios dotados de infraestructuras aptas para el ejercicio del deporte, en cualquiera de sus modalidades, así como sus servicios auxiliares anejos imprescindibles para su funcionamiento, de acuerdo con los criterios establecidos en el Plan Director de Instalaciones Deportivas de Andalucía”*. A tenor de esta definición, las vías verdes en Andalucía pueden y deben considerarse instalaciones deportivas.

El Acuerdo de 8 de mayo de 2007, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Director de Instalaciones Deportivas de Andalucía -PDIDA- (BOJA nº 117, 14 de junio de 2007), establece tres redes de instalaciones deportivas para Andalucía, siendo éstas: la Red Básica (RBAS), la Red Complementaria (RCOM) y la Red Especial (RESP). La RBAS está constituida por el conjunto de equipamientos deportivos que se consideran fundamentales y dan servicio a toda la población, cubriendo la práctica deportiva generalizada y diversificada en las modalidades que se consideran fundamentales para el desarrollo y mantenimiento físico deportivo, el deporte escolar y competiciones de carácter local. Atendiendo a la subdivisión de la RBAS, encontramos los “espacios deportivos no convencionales”, de características muy variadas, difícilmente tipificables y de los que no pueden definirse parámetros o estándares tipo. Aquí es donde se encuentran espacios tales como circuitos de bicicleta, circuito de atletismo, rutas ecuestres o senderos; así pues, las vías verdes aunque no están definidos directamente si lo hace de manera indirecta al ser infraestructuras no motorizadas que reúnen en un mismo espacio las anteriores.

Tanto la Ley 6/1998, de 14 de diciembre del Deporte de Andalucía (BOJA nº 148, 29 de diciembre de 1998) como el Decreto 144/2001, de 19 de junio, sobre los Planes de Instalaciones Deportivas (BOJA nº 72, 26 de junio de 2001) prevén que el desarrollo del PDIDA se realice a través de los Planes Locales de Instalaciones Deportivas (PLID). Los PLID son elaborados por las corporaciones locales.

Los distintos órganos gestores de las vías verdes andaluzas han entendido que éstas hacen las veces de instalaciones deportivas al aire libre, a las cuales les han añadido distintos espacios deportivos, tal y como vemos en las siguientes tablas (tablas 3 y 4), lo que las han convertido en verdaderos complejos deportivos al aire libre y en muchas ocasiones, en plena naturaleza. No obstante, son muy pocos los municipios que han catalogado a éstas en los mencionados PLID; a modo de ejemplo podemos nombrar que los municipios de Doña Mencía y Luque en la provincia de Córdoba hacen referencia a la Vía Verde de la Subbética. E igualmente, tampoco es habitual incluirlas en el inventario de instalaciones deportivas de Andalucía, tan sólo existen tres localidades que hayan catalogado sus vías verdes: Vía Verde de Los Molinos del Agua (Valverde del Camino-Huelva), Vía Verde de la Sierra (Coripe-Sevilla), Vía Verde de Linares (Linares-Jaén) y la desaparecida Vía Verde de Vadollano (Linares-Jaén).

Las vías verdes presentan todas las características para formar una red de infraestructuras rentables social, deportiva-turística y económicamente, como solicitan Nogales, García y Sánchez (2006) para las instalaciones deportivas; el coste medio de construcción de una vía verde en España es de 45.000€ por kilómetro de recorrido, según señala Aycart (2010) y, en Andalucía, la media asciende aproximadamente a 58.359€ por kilómetro, según afirma Luque (2011). Cogiendo como ejemplo la Vía Verde de la Subbética, obtenemos un coste de construcción de 34.568,965 € por kilómetro (es el recorrido más largo de Andalucía) y un coste de construcción medio por usuario/año de 13,36€ para 150.000 usuarios/año (es el vial que más usuarios/año ostenta en Andalucía). Es interesante recordar que una pista de pádel, según las características de la misma, cuesta de media entre 15.000€ a 20.000€.

Tabla. 3.- Vías verdes acondicionadas andaluzas y espacios deportivos anexos (I).

Escuela de escalada y/o rocódromo	Mapa de orientación deportiva	Espacio para practicar espeleo.	Sendero (PR, SL o GR) y/o Carril bici	Otros senderos
VV de la Subbética	VV de Costa Ballena	VV de la Subbética	VV del Hierro	VV Lucainena
VV de la Sierra Norte de Sevilla	VV de la Sierra	VV de la Sierra Norte de Sevilla	VV de Lucainena	VV de Costa Ballena
	VV de la Subbética		VV de Costa Ballena	VV de la Sierra
	VV de la Sierra Norte de Sevilla		VV de la Campiña I	VV de la Subbética
			VV de la Subbética	VV del Guadiana
			VV del Aceite	VV de los Molinos del Agua
			VV de Camas	VV del Aceite
			VV de la Campiña II	VV Campiña II
			VV de la Sierra Norte de Sevilla	VV de Camas
				VV de la Sierra Norte de Sevilla

Fuente: Adaptación de Luque, 2011.

Tabla. 4.- Vías verdes acondicionadas andaluzas y espacios deportivos anexos (II).

Corredores Verdes y/o Puertas Verdes	EuroVelo	Parque de Acondicionamiento Físico	Parque Infantil	Pistas Deportivas (canastas, porterías, petanca, patinaje,...)
VV de Linares	Nº 1 de la Costa Atlántica (Extremadura-Huelva-Portugal)	VV de Olula del Río	VV del Hierro	VV del Hierro
VV de los Molinos del Agua	Nº 8 del Mediterráneo (Cádiz-Murcia)	VV de la Sierra	VV de Olula del Río	VV de la Campiña I
VV de Camas		VV de la Subbética	VV de la Sierra	VV de la Subbética
		VV de Camas	VV de la Subbética	VV de Camas
			VV de los Molinos del Agua	
			VV de Camas	

Fuente: Adaptación de Luque, 2011.

Esta rentabilidad económica y social queda, igualmente demostrado por el Consorcio de Vías Verdes de Girona en su análisis comparativo entre el uso de las vías verdes y otras instalaciones deportivas en la provincia de Girona, atendiendo al coste de construcción y gestión entre vías verdes e instalaciones deportivas, el estudio llegó a la conclusión que las vías verdes tenían un coste por uso de 0,5€, mientras las piscinas ascendían a 3,2€ coste/uso, los campos de fútbol subían a 2,5€ coste/uso, los pabellones deportivos valían 2,4€ coste/uso y otras instalaciones (pistas de tenis, atletismo, etc.) llegaban a 2,5€ coste/uso (Hernández, Aizpurúa y Aycart, 2011), para una estimación de 1.300.000 usos anuales.

A nivel deportivo, son lugares donde se concentran numerosos eventos deportivos organizados por los propios órganos gestores o por entidades deportivas. A modo de buenas prácticas podemos considerar los raids de aventura y multiaventuras organizados en la Vía Verde de la Subbética; la media maratón y pruebas de orientación deportiva que se practican en la Vía Verde de la Sierra; marcha cicloturistas que utilizan la Vía Verde del Aceite; los senderismos presentes en la Vía Verde de Lucainena; etc. En el año 2012 en la Vía Verde de la Subbética se han realizado, al menos, 32 eventos deportivos.

En definitiva, se tratan de los “espaces de loisirs” (espacios de ocio y recreación) del siglo XXI, a semejanza a los que se crearon a finales de los años sesenta en Francia (García Ferrando, 2006; Lagardera, García Ferrando y Latiesa, 2009).

## 5. CONCLUSIONES.

Considerando lo expuesto anteriormente, podemos destacar como conclusiones las siguientes:

La era postmoderna en la que nos encontramos incita a la práctica deportiva en ambientes naturales y de acceso libre y universal. Lo que se traduce en una modificación de los hábitos deportivos de la sociedad española.

Estas infraestructuras no motorizadas favorecen la práctica de diversas modalidades deportivas así como la conjunción de actividades recreativas y/o competitivas. Al mismo tiempo, son espacios que mejoran la salud de las poblaciones anfitrionas.

Por tanto, éstas se comportan como verdaderas instalaciones deportivas. Lo que implica que los órganos gestores han de integrarlas en los PLID y catalogarlas como tal. Comportándose como las instalaciones deportivas al aire libre del futuro.

## 6. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.

Águila, C. (2007). Las actividades físicas de aventura en la naturaleza: ¿un fenómeno moderno o posmoderno?. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 89, 81-87.

Asociación Europea de Vías Verdes -AEVV- (2000). *Guía de buenas prácticas de vías verdes en Europa: ejemplos de realizaciones urbanas y periurbanas*. Madrid: Asociación Europea de Vías Verdes.

Aycart, C. (2010). Vías verdes, desarrollo sostenible y cohesión territorial [en línea]. En Fundación CONAMA, *10º Congreso nacional del medio ambiente. Cumbre del desarrollo sostenible*, noviembre 22-26. Consulta: 3 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.conama10.es/conama10/download/files/CT%202010/41054.pdf>

Aycart, C. y Hernández, A. (2007). *Caminos naturales-vías verdes su adecuación al desarrollo rural sostenible*. Madrid: Dirección del programa Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Centro Investigaciones Sociológicas (2010). Encuesta sobre los hábitos deportivos en España 2010. Avance de resultados [en línea]. Consulta: 5 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.csd.gob.es/csd/estaticos/noticias/DOSSIER-ENCUESTA.pdf>

Comisión de las Comunidades Europeas (2007). *Libro verde hacia una nueva cultura de la movilidad urbana* [en línea]. Consulta: 8 de enero de 2010. Disponible en: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/doc/2007\\_09\\_25\\_gp\\_urban\\_mobility\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/doc/2007_09_25_gp_urban_mobility_es.pdf)

Fundación ECA Bureau Veritas (2010). *Barómetro anual de la bicicleta España 2010* [en línea]. Consulta: 10 de octubre de 2010. Disponible en: [http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometroAnualBicicleta\\_Espana\\_0.pdf](http://www.fundacionecabv.org/sites/default/files/BarometroAnualBicicleta_Espana_0.pdf)

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (1998). *Evaluación del uso y estado actual de las vías verdes puestas en servicio por el Ministerio de Medio Ambiente dentro del programa vías verdes*. Trabajo inédito. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, España.

García Ferrando, M. (2006). *Posmodernidad y deporte: entre la individualización y la masificación. Encuesta sobre los hábitos deportivos de los españoles, 2005*. Madrid: Consejo Superior de Deportes y Consejo de Investigaciones Sociológicas.

González, M. y Moyano, E. (2007). Sociología rural (1). En M. Pérez (compiladores), *La sociología en España* (pp. 107-141). Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas y Federación Española de Sociología.

Hartig, T. (2006). Using greenways to amplify the health benefits of physical activity [Cd]. En Consorci Vies Verdes de Girona, *Jornadas Técnicas Europeas sobre Vías Verdes. Las vías verdes en Europa. Ejemplos de dinamización de los usos, planificación y gestión, noviembre 24- 25*. Girona: Consorci Vies Verdes de Girona.

Hernández, A., Aizpurúa, N. y Aycart, C. (2011). *Desarrollo sostenible y empleo en las vías verdes*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Instituto de Estudios Turísticos (2010). *Familitur, encuesta de movimientos turísticos de los españoles [en línea]*. Consulta: 25 de febrero de 2011. Disponible en: <http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/familitur/Anuales/Informe%20anual%20de%20Familitur.%20A%C3%B1o%202010.pdf>

Lagardera, F., García Ferrando, M. y Latiesa, M. (2009). Deporte y ecología: la emergencia de un conflicto. En M. García Ferrando, N. Puig y F. Lagardera (compiladores), *Sociología del deporte* (pp. 187-219). Madrid: Alianza.

Luque, A. M<sup>a</sup> (2006). La ruta en bicicleta de montaña como actividad deportiva, recreativa y turística [en línea]. En AGESPORT Andalucía, *IV Congreso AGESPORT Andalucía "Turismo deportivo y desarrollo"*, abril 20-22. Consulta: 13 de noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.agesport.org/agesport/wp-content/uploads/2009/11/comunicacion2006-01.pdf>

Luque, P. (2011). *Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas*. Tesis doctoral, Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte, Universidad de Granada. Córdoba: Juan de Mairena y de Libros.

Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (2008). *Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo en vías verdes [en línea]*. Consulta: 8 agosto de 2010. Disponible en: [http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio\\_productociclotur\\_vv08.pdf](http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio_productociclotur_vv08.pdf)

Ministerio de Medio Ambiente (2003). *Grado de aceptación y uso de los caminos naturales del medio ambiente*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.

Moscoso, D. (2008). *Reestructuración rural. Análisis de las prácticas deportivas de naturaleza en el desarrollo rural en Andalucía*. Tesis doctoral inédita. Facultad de Sociología, UNED, Madrid.

Moyano, E., Garrido, F y Moscoso, D. (2004). Los campos conflictuales emergentes en torno a las prácticas deportivas, turísticas y medioambientales en los espacios naturales y las zonas rurales. Estudio de casos. En A. Álvarez (coordinador), *Turismo, ocio y deporte. VIII Congreso español de sociología transformaciones globales: confianza y riesgo. Grupo: turismo, ocio y deporte, septiembre 23-25* (pp. 499-518). A Coruña: Universidade da Coruña.

Nogales, J., García, R. y Sánchez, A. (2006). Nuevas alternativas a la financiación de infraestructuras públicas deportivas: el project finance [en línea]. En AGESPORT Andalucía, IV Congreso AGESPORT Andalucía "Turismo deportivo y desarrollo", abril 20-22. Consulta: 13 de noviembre de 2010. Disponible en: <http://www.agesport.org/agesport/wp-content/uploads/2009/11/comunicacion2006-08.pdf>

Observatorio Andaluz del Deporte (2009). Hábitos y actitudes de la población andaluza ante el deporte. Sevilla: Empresa Pública de Deporte Andaluz. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Olivera, J. y Olivera, A. (1995). La crisis de la modernidad y el advenimiento de la posmodernidad: el deporte y las prácticas físicas alternativas en el tiempo de ocio activo. *APUNTS: Educación Física y Deportes*, 41, 10-29.

Perrusson, J. P. y Mercat, N. (2010). Les retombées économiques du tourisme à vélo. Exemple du Tour de Bourgogne à vélo [en línea]. En Asociación Europea de Vías Verdes, *V European Greenways Conference*, junio 10-12. Consulta: 28 de diciembre de 2010. Disponible en: [http://www.aevv-gwa.org/conference2010/ponencias/s5\\_2\\_nmercat\\_jperrusson\\_bourgogne.pdf](http://www.aevv-gwa.org/conference2010/ponencias/s5_2_nmercat_jperrusson_bourgogne.pdf)

Rivera, M. (2010). Turismo activo en la naturaleza y espacios de ocio en Andalucía: aspectos territoriales, políticas públicas y estrategias de planificación [en línea]. Consulta: 29 de enero de 2011. Disponible en: <http://www.juntadeandalucia.es/turismocomercioydeporte/publicaciones/37957.pdf>

Roca, M<sup>a</sup> L. (2005). *El aprovechamiento turístico de los espacios naturales protegidos*. Sevilla: Junta de Andalucía. Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Rodríguez, F. (1994). Ecología, turismo y ocio. La perspectiva del desarrollo local. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 41-49). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Valero, J. M. (1994). Los ferrocarriles turísticos y el material histórico ferroviario en España. En Fundación de los Ferrocarriles Españoles, *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso: "Vive la Vía"*. Documentos 12 (pp. 291-307). Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

## **7. REFERENCIAS LEGISLATIVAS.**

Ley 6/1998, de 14 de diciembre, del Deporte de Andalucía (BOJA nº 148, 29 de diciembre de 1998).

Decreto 284/2000, de 6 de junio, por el que se regula el Inventario Andaluz de Instalaciones Deportivas (BOJA nº 67, de 10 de junio de 2000).

Decreto 144/2001, de 19 de junio, sobre los Planes de Instalaciones Deportivas (BOJA nº 72, 26 de junio de 2001).

Acuerdo de 8 de mayo de 2007, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Director de Instalaciones Deportivas de Andalucía (BOJA nº 117, 14 de junio de 2007).

Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural (BOE nº 299, de 14 de diciembre de 2007).

Real Decreto 752/2010, de 4 de junio, por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el período 2010-2014 en aplicación de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el desarrollo sostenible del medio rural (BOE nº 142, 11 de junio de 2010).

Fecha de recepción: 27/12/2012  
Fecha de aceptación: 03/01/2013