



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Máster

Título del trabajo: Análisis y estudio de la Vía Verde de la comarca de las Cuencas Mineras (Teruel)

Autor

Emma Garcés López

Director/es

Helena Giné Abad
Raúl Carlos Lardiés Bosque

Facultad de Empresa y Gestión Pública
Curso Académico
2023-2024

Tabla de contenido

CAPÍTULO I.....	4
I.1. Introducción	4
I.2. Fuentes y Metodología	5
I.3. Objetivos	7
I.3.1. Objetivo principal.....	7
I.3.2. Objetivos específicos.	7
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	8
II.1. Antecedentes históricos	8
II.2. Revisión teórica.....	9
II.3. La Fundación de Ferrocarriles de España.....	12
CAPÍTULO III. LAS VÍAS VERDES	12
III.1.- Acciones de planificación y desarrollo	13
III.2. Actuaciones para el acondicionamiento de las Vías Verdes.....	15
III.3. Principios básicos del programa Vías Verdes.....	16
III. 4. Distribución espacial a nivel nacional	17
III. 4. Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes.....	19
III. 5. Impacto de las Redes Sociales y el balance del 30º aniversario de las Vías Verdes	21
CAPÍTULO IV. LAS VÍAS VERDES EN ARAGÓN	22
IV.1. La Vía Verde de Ojos Negros.....	22
IV.1.1. Gestión y modelos de desarrollo.....	24
IV.2. Otras Vías verdes en Aragón.....	25
CAPÍTULO V. LA VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS.....	28
V.1. La comarca de las Cuencas Mineras. Ubicación y aspectos socioeconómicos	28
V.2. La Vía Verde de las Cuencas Mineras	31
V.2.1 Inicios del proyecto.....	31
V.2.2. Objetivos del desarrollo de la Vía Verde	31
V.2.3 Financiación	32
V.2.4 Planificación y ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de la Comarca de las Cuencas Mineras	33
V.2.5 Trazado y características técnicas de la Vía.....	37
V.3. Impacto comunitario y sostenibilidad de la vía verde en la comarca de las Cuencas Mineras.....	38
CAPÍTULO VI. INVENTARIO DE LOS SERVICIOS Y LOS RECURSOS TURÍSTICOS DEL ITINERARIO DE LA VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS.....	39
VI.1. Inventario de servicios del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	40
VI.1.1 Inventario de servicios de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	40
VI.1.2. Inventario de servicios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	41
VI.1.3 Inventario de servicios de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.....	44
VI.2. Inventario de servicios de alojamiento turístico del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	45
VI.2.1. Inventario de los servicios de alojamiento turístico de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	46
VI.2.2. Inventario de los servicios de alojamiento turístico de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	47
VI.2.3. Inventario de los servicios de alojamiento turístico de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	49
VI.2.4. Análisis global de los servicios de alojamiento turístico del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas.....	50

VI.3. Inventario de los servicios de restauración del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.....	51
VI.3.1. Inventario de los servicios de restauración de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.....	51
VI.3.2. Inventario de los servicios de restauración de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	52
VI.3.3. Inventario de los servicios de restauración de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras..	53
VI.3.4. Análisis global de los servicios de restauración del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas	54
VI.4. Inventario de recursos turísticos del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	54
VI.4.1. Inventario de recursos turísticos de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	55
VI.4.2. Inventario de recursos turístico de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	56
VI.4.3. Inventario de recursos turístico de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	60
VI.4.4. Análisis global de los recursos turísticos del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas	61
VI.5. Empresas de turismo activo	61
<i>CAPÍTULO VII. RESULTADOS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN.....</i>	<i>61</i>
VII.1. Análisis DAFO.....	61
VII. 1. 1. Debilidades	63
VII. 1. 2. Amenazas	63
VII.1.3. Fortalezas.....	64
VII. 1.4. Oportunidades	65
VII.2. Propuestas para el desarrollo turístico del territorio a partir de la oferta de la Vía Verde de las Cuencas Mineras	66
<i>CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES.....</i>	<i>70</i>
<i>CAPÍTULO IX. BIBLIOGRAFÍA/WEBGRAFÍA.....</i>	<i>72</i>
<i>ANEXOS.....</i>	<i>74</i>

CAPÍTULO I

I.1. Introducción

La realización de este Trabajo de Fin de Máster (TFM) surge de la necesidad de contribuir al desarrollo sostenible y a la dinamización turística de la comarca de las Cuencas Mineras (en la provincia de Teruel, Aragón); se trata de un territorio que, pese a su riqueza natural, cultural y patrimonial, enfrenta desafíos estructurales como la despoblación, el envejecimiento de la población y la escasez de oportunidades económicas. La Vía Verde de las Cuencas Mineras se presenta como una iniciativa clave para fomentar el turismo sostenible, crear empleo local y revalorizar los recursos del territorio, pero su éxito depende de una planificación estratégica que integre todos los recursos y servicios disponibles en la comarca.

La elección de este tema está motivada por el compromiso personal con el territorio ya que, como consejera comarcal de turismo y patrimonio y concejal del Ayuntamiento de Montalbán de turismo y patrimonio, tengo un acceso directo a la realidad local, lo que facilita la recopilación de información y la identificación de las necesidades específicas de la comarca. Además, la realización de este TFM responde a la necesidad de proporcionar herramientas útiles para la gestión turística y la toma de decisiones en el ámbito del desarrollo local, contribuyendo a un futuro más próspero y sostenible para las Cuencas Mineras.

En los últimos años, el turismo sostenible ha ganado un lugar destacado en las estrategias de desarrollo económico y social de numerosas regiones¹. Este tipo de turismo, que promueve el respeto por el entorno natural, la valorización del patrimonio cultural y la participación de las comunidades locales, se presenta como una alternativa viable para territorios que buscan diversificar su economía sin comprometer sus recursos. En este contexto, el proyecto de la Vía Verde de las Cuencas Mineras, surge como una iniciativa clave para revitalizar una zona históricamente vinculada a la minería, aprovechando sus infraestructuras en desuso y sus paisajes naturales.

La Vía Verde de las Cuencas Mineras forma parte de una red nacional de itinerarios no motorizados que se extienden a lo largo de antiguas vías ferroviarias. Este proyecto

¹ Gobierno de España 2019. Desarrollo Rural en la página: https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/estudiodeusoeimpactosocioeconomicocn-vv2019_tcm30-514355.pdf

no solo representa una oportunidad para fomentar el turismo activo, el cicloturismo y el senderismo, sino que también ofrece una plataforma para la preservación del patrimonio minero e industrial de la región. En un momento en que el turismo rural y de interior está experimentando un notable crecimiento, la puesta en valor de la Vía Verde puede posicionar a las Cuencas Mineras como un destino atractivo para visitantes en busca de experiencias auténticas y sostenibles.

En cuanto al estado actual del proyecto, la Vía Verde de las Cuencas Mineras se encuentra en una fase de planificación y desarrollo inicial. Aunque ya se han definido varias directrices importantes y se ha licitado el proyecto, algunos aspectos clave, y otros que todavía están en curso. Sin embargo, a pesar de estas limitaciones, el trabajo se ha centrado en recopilar y analizar los recursos turísticos y las oportunidades que esta infraestructura puede ofrecer al territorio una vez completada. Esto proporciona una base sólida para futuras fases del proyecto, donde se puedan integrar completamente los datos del trazado final.

I.2. Fuentes y Metodología

En el desarrollo de este Trabajo de Fin de Máster (TFM), se ha seguido una metodología mixta que combina la revisión documental y la recopilación de información cualitativa a través de entrevistas y experiencias personales. Esta metodología ha permitido realizar un análisis profundo y contextualizado sobre el proyecto de la Vía Verde de las Cuencas Mineras y su impacto en el territorio.

1. Revisión documental y análisis de fuentes web

El primer paso metodológico fue la revisión de documentación disponible en diversas páginas web y plataformas oficiales. Se recurrió a fuentes como informes turísticos, normativas relacionadas con las vías verdes, y estudios previos sobre el impacto del turismo sostenible en áreas rurales. La utilización de información digital fue fundamental para obtener datos sobre los recursos disponibles, las políticas de desarrollo y las estrategias de promoción turística aplicadas en otras regiones de características similares.

Además, se consultaron páginas web de instituciones locales, provinciales y nacionales, como las del Gobierno de Aragón y el Instituto Aragonés de Estadística, para obtener información estadística actualizada y cifras que sustentaran las decisiones

y propuestas de este trabajo. Esta documentación fue clave para estructurar los diferentes apartados del TFM, proporcionando un marco teórico y un contexto territorial sólido.

2. Entrevistas y recopilación de información local

Un aspecto crucial de la metodología fue la realización de entrevistas con representantes de diversas entidades locales, como los ayuntamientos y la comarca de las Cuencas Mineras. Gracias a mi posición como consejera comarcal y concejal del Ayuntamiento de Montalbán, tuve acceso directo a información de primera mano sobre la situación actual de los municipios involucrados en el proyecto de la Vía Verde. Estas entrevistas me permitieron no solo recabar datos sobre los recursos disponibles y las estrategias en curso, sino también conocer las percepciones y expectativas de los actores locales sobre el desarrollo turístico.

Este contacto cercano con las personas directamente implicadas en la gestión local fue esencial para comprender los desafíos y oportunidades reales del territorio, así como para detectar aspectos que, desde una visión externa, podrían haber pasado desapercibidos.

3. Conocimiento personal y dificultades en la justificación de datos

Un factor importante en la elaboración del TFM fue mi conocimiento personal del territorio, debido a mi participación activa en la gestión pública y mi vinculación con la comarca. Este conocimiento me permitió abordar ciertos temas con una comprensión profunda de las dinámicas locales. Sin embargo, esto también presentó una dificultad a la hora de justificar formalmente algunos datos o situaciones que yo conocía de primera mano, pero que no contaban con documentación oficial disponible de manera pública.

Este desafío se solventó, en la medida de lo posible, recurriendo a entrevistas y conversaciones con otros miembros de la comunidad y con representantes de las entidades locales. Asimismo, se utilizaron recursos cualitativos y la interpretación de datos en contextos específicos para justificar la información recopilada y fortalecer los argumentos expuestos en el trabajo.

4. Limitaciones y reflexiones metodológicas

Si bien el acceso a la información local facilitó el desarrollo de ciertas secciones del TFM, la falta de datos formales en algunos aspectos dificultó la obtención de cifras y

documentación necesaria para justificar con rigor académico ciertos argumentos. En este sentido, la combinación de conocimiento empírico, entrevistas cualitativas y revisión documental permitió minimizar este reto y presentar un análisis lo más completo posible.

En resumen, los métodos han sido diversos y flexibles, combinando diversas técnicas de recopilación de información para ofrecer un análisis profundo y contextualizado sobre el desarrollo del turismo en la Vía Verde de las Cuencas Mineras. La accesibilidad a datos de primera mano, tanto a nivel documental como a través de las entrevistas, fue una ventaja significativa para la elaboración del trabajo y permitió reflejar fielmente las realidades locales del territorio estudiado.

I.3. Objetivos

En el presente apartado se expondrán los objetivos que se pretenden alcanzar con este Trabajo de Fin de Máster, centrado en el análisis y desarrollo del proyecto de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Estos objetivos han sido definidos a partir de la necesidad de potenciar el desarrollo económico y turístico del territorio, mediante un enfoque sostenible que valore tanto los recursos naturales como el patrimonio cultural y minero de la comarca.

I.3.1. Objetivo principal

El objetivo principal de este Trabajo de Fin de Máster es analizar y evaluar la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Todo ello ayuda a, más tarde, realizar un análisis del potencial turístico de la Vía Verde.

I.3.2. Objetivos específicos.

Comentados los objetivos principales del Trabajo de Fin de Máster, para llegar a ellos, se concreta en este apartado los objetivos específicos.

Los objetivos específicos han sido, conocer la ubicación y el territorio en el que se encuentra la Vía Verde, analizar los inicios del proyecto, conocer los objetivos de

desarrollo de la Vía Verde, su financiación, la planificación y ejecución y sus características. Además, también se intentará evaluar el impacto socioeconómico que el proyecto tendrá una vez que esté en funcionamiento.

Para analizar el potencial turístico se han analizado los recursos turísticos del territorio y los servicios a lo largo de la Vía Verde. También se ha realizado un análisis DAFO en el que se han estudiado las Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades del territorio y la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO

II.1. Antecedentes históricos

En España, la construcción del ferrocarril tuvo un relativo retardo de alrededor de un par de décadas sobre el resto de los países europeos (Francia, Gran Bretaña, Bélgica) y las primeras líneas se inauguraron en 1848 (Barcelona-Mataró).

A grandes rasgos, la secuencia histórico-temporal estuvo marcada por un primer período que abarcó desde 1880 hasta 1929, en el que comienza el despliegue de la red nacional de ferrocarriles y que es cuando se construyen la mayoría de dichas líneas y en el que predomina la inversión privada. Una segunda fase, marcada por la crisis que se inicia en 1929, en la que se vive una situación de colapso, al igual que el resto de las actividades económicas. Y finalmente, un tercer período que se inicia tras la Guerra Civil, en 1941, y en el que se nacionalizan todas las compañías ferroviarias que operaban, a excepción de las de vía estrecha², y en el que se crea la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE).

De entre las principales características de época, se podrían destacar: (i) su trazado radial, teniendo como centro a la capital del Estado, (ii) un importante protagonismo de la inversión privada, no exenta de vicisitudes adversas como la falta de inversiones, la conflictividad laboral y varias crisis económicas³, que se extiende hasta 1941, y (iii) un ancho de vía diferente.

² Serra, M. (2017): Las vías verdes como política multinivel. Tesis doctoral. Accesible en: <https://gedos.usal.es/handle/10366/137332>

³ Cuellar, D. et al. (2022): Renfe y los albores del boom turístico en España, 1941-1964. En: Estudios Turísticos 223 pp.191-214. Accesible en: <https://estudiosturisticos.tourspain.es/index.php/ET/article/view/28/27>

Es importante destacar esta última circunstancia porque fue determinante para la conectividad de nuestro país con Francia y el resto de los países europeos. La decisión fue tomada por la comisión gubernamental conocida como “Subercase” –formada por miembros de la Escuela de Ingenieros y presidida por el que le dio nombre- en el año 1944, determinó que la anchura fuera de 6 pies castellanos (1.668 mm), en contraste con los 1.435 mm europeos.⁴ La consecuencia fue muy relevante pues estableció el aislamiento ferroviario de la Península Ibérica que ha durado hasta épocas recientes.

RENFE, como empresa estatal española, operó la red nacional ferroviaria y se encargó del transporte de pasajeros, mercancías y de la gestión de su infraestructura manteniendo su monopolio hasta el año 2004⁵. A partir de esa fecha y en cumplimiento de las normativas europeas sobre transporte ferroviario, se dividió en dos nuevas entidades: Adif, el mayor ente gestor de las infraestructuras ferroviarias españolas, y Renfe-Operadora, compañía que se quedó con la explotación de los ferrocarriles de titularidad pública⁶.

Pero en 1984 y ante la inminente entrada de nuestro país en la Unión Europea (1986) y la necesaria adecuación a sus recomendaciones e instrucciones, el gobierno español firmó un contrato-programa, mediante el cual el Estado dejaba de subvencionar aquellas líneas altamente deficitarias, lo que supuso el cierre de todas las que no alcanzaban el 23% de sus costes, salvo que fuesen subvencionadas por los respectivos gobiernos autonómicos.

Estas líneas cerradas al tráfico ferroviario, por distintas circunstancias, abarcaban desde las de uso público hasta las vinculadas a la actividad de explotaciones mineras e industriales y plataformas ferroviarias cuyas obras de construcción cesaron sin haber sido concluidas. Con ellas se vieron abocadas al desuso y deterioro todos los edificios e infraestructuras que acompañaban a dichas líneas y que abarcaban desde edificios y poblados ferroviarios hasta puentes y viaductos, y todo su patrimonio cultural⁷.

II.2. Revisión teórica

⁴ Gavira, A. y Ventura, J.(2017): Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. En: Cuadernos Geográficos 56 (2). Pp.283-305

⁵ Opus cit. (3)

⁶ Opus cit. (1)

⁷ Aycart, C. (2001): Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo. En: Informes de la Construcción, Vol 53, nº475. Accesible en: https://www.researchgate.net/publication/26524447_Vias_verdes_reutilizacion_de_ferrocarriles_en_desuso_para_movilidad_sostenible_ocio_y_turismo

En el apartado de revisión teórica de este Trabajo de Fin de Máster se abordará el contexto internacional de las Vías Verdes, tomando como referencia la evolución de estas infraestructuras a nivel global, así como su impacto en el desarrollo del turismo sostenible y la movilidad no motorizada. En particular, se analizará el rol de la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV) y los proyectos transnacionales en los que España ha tenido una participación destacada.

Dimensión Internacional de las Vías Verdes Españolas.

Las Vías Verdes españolas no solo han tenido un impacto a nivel nacional, sino que han cobrado relevancia en el ámbito internacional en los últimos años. Este desarrollo responde a un movimiento global hacia la reutilización de infraestructuras ferroviarias en desuso y la creación de corredores verdes para fomentar el turismo sostenible y la movilidad no motorizada. Países como Estados Unidos y Reino Unido han implementado proyectos similares con gran éxito, sirviendo como ejemplos pioneros para otras naciones europeas ⁸.

En Europa, la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), fundada en 1998, ha jugado un papel crucial en la coordinación de iniciativas y en el intercambio de información entre los países miembros. La participación de la Comunidad Autónoma de Andalucía y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en proyectos como REVER-AMNO y REVER-MED, respaldados por la Comisión Europea, ha facilitado la creación de una red de Vías Verdes en las regiones mediterráneas, alineada con los principios de sostenibilidad ambiental y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

Además, el reconocimiento internacional de las Vías Verdes españolas culminó en el año 2000, cuando el Programa de Naciones Unidas Hábitat otorgó el Premio Internacional de Buenas Prácticas a la iniciativa española, destacando su impacto positivo en la sostenibilidad y el bienestar social.

La Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV)

La AEEV es un organismo clave para la promoción y desarrollo de las Vías Verdes en Europa, facilitando la creación de una red verde que conecta diferentes países a través de rutas para usuarios no motorizados. En su Declaración para una "Red Verde Europea", emitida en la ciudad de Lille en 2000, la AEEV subrayó la importancia de

⁸ Opus Cit (4)

las Vías Verdes como herramientas para reducir la congestión urbana, el ruido y la contaminación, promoviendo la movilidad sostenible y revitalizando económicamente las zonas rurales.

Este documento establece compromisos relacionados con la Agenda 21 y la Carta de las Ciudades Europeas para la Sostenibilidad, subrayando el valor de las Vías Verdes en la preservación de paisajes y su integración con sistemas de transporte colectivo. Además, promueve la creación de una misión permanente "Red Verde" a nivel europeo, y plantea la necesidad de un mapa europeo de Vías Verdes que facilite la promoción y desarrollo de estas rutas ⁹.

Proyectos Internacionales de la AEVV

La AEVV ha sido fundamental en el desarrollo de diversos proyectos europeos que tienen como objetivo potenciar el papel de las Vías Verdes como motores de desarrollo regional y local. Entre los más recientes destacan:

1. OUR WAY: Cofinanciado por Interreg Europa, busca utilizar las Vías Verdes como herramientas para conservar y promover el patrimonio natural y cultural europeo.
2. Greenways Heritage: Este proyecto, financiado por el programa COSME de la Unión Europea, tiene como objetivo desarrollar productos turísticos que conecten las Vías Verdes con sitios patrimoniales de la UNESCO.
3. Greenways4All: Enfocado en la accesibilidad, este proyecto promueve la creación de productos turísticos inclusivos, lo que contribuye a que las Vías Verdes sean accesibles para personas con movilidad reducida.
4. Vías Verdes Outdoor: Coordinado por la AEVV, este proyecto busca crear productos turísticos al aire libre, apoyando a las pequeñas y medianas empresas locales y mejorando las capacidades de la comunidad para gestionar rutas sostenibles.

Proyectos anteriores como REVER AMNO y REVER MED también han sido cruciales en la expansión de la red de Vías Verdes en Europa. Estos proyectos transnacionales, realizados en colaboración con diversas regiones europeas, han facilitado la creación de una red de rutas verdes que no solo promueven el turismo sostenible, sino también la cooperación entre naciones en la gestión del patrimonio natural y cultural¹⁰.

⁹ EGWA. Declaración para una red verde. Información accesible en: <https://www.aevv-egwa.org/es/declaracion-para-una-red-verde-europea/>

¹⁰ EGWA. Proyectos. En: <https://www.aevv-egwa.org/es/proyectos/>

II.3. La Fundación de Ferrocarriles de España

Se va a tratar la Fundación de Ferrocarriles de España en este análisis porque es una entidad clave para la preservación y promoción del patrimonio ferroviario en España. Su labor es relevante en el contexto de la sostenibilidad y conservación cultural, temas que son fundamentales para entender el enfoque actual hacia la preservación del patrimonio histórico en el ámbito del transporte ferroviario.

Con los fines de velar por la conservación, restauración del Patrimonio Histórico y Cultural, Ferroviario, fomentar el conocimiento de la sociedad del ferrocarril, divulgar sus aspectos históricos y sociales y promover la sostenibilidad medioambiental del transporte, entre otros, se crea en 1985 la Fundación de Ferrocarriles de España, que es una Fundación del sector público del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Tiene como misión y objetivos promover el conocimiento del ferrocarril *“mediante actuaciones orientadas al servicio de la ciudadanía: culturales, de investigación y formación, tecnológicas, de conservación, recuperación y uso alternativo del patrimonio cultural ferroviario, publicaciones periódicas y libros especializados, así como a través de la gestión y conservación de los Museos del Ferrocarril de Madrid y de Cataluña y de su patrimonio documental a través de la Biblioteca Ferroviaria y el Archivo Histórico Ferroviario”*¹¹ Además tiene bajo su directa custodia el Palacio de Fernán Núñez, donde se encuentra su sede, varios coches ferroviarios históricos como el Tren de la Navidad y el Tren de la Fresa, preside y gerenta la Comisión de Puesta en Valor del Patrimonio Histórico-Cultural Ferroviario y gerenta las Vías Verdes.

CAPÍTULO III. LAS VÍAS VERDES

Como acabamos de comentar, una de las acciones promovidas por la Fundación son las Vías Verdes. Esta denominación hace referencia a las antiguas líneas de ferrocarril que han sido rehabilitadas y adaptadas para convertirse en rutas recreativas y turísticas, destinadas al disfrute de la ciudadanía en entornos naturales y paisajísticos. Estas vías representan un ejemplo innovador de reutilización de infraestructura ferroviaria obsoleta o en desuso, proporcionando espacios seguros y accesibles para actividades como caminar, andar en bicicleta o montar a caballo. Su esencia radica en la transformación de antiguos trazados ferroviarios en desuso en itinerarios no motorizados, promoviendo así la movilidad activa, el turismo sostenible y la

¹¹ La Fundación de Ferrocarriles Españoles. Accesible en <https://ffe.es/transparencia/mision-y-objetivos.asp#>

preservación del patrimonio histórico y cultural. Las Vías Verdes suelen estar bien señalizadas y equipadas con servicios para los visitantes, ofreciendo una experiencia recreativa y educativa en contacto con la naturaleza.¹²

Podrían ser definidas como *“vías de comunicación autónomas reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en un marco de desarrollo integrado que valore el medio ambiente y la calidad de vida, cumpliendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y calidad superficial para garantizar una utilización en convivencia y seguridad a todos los usuarios de cualquier capacidad física. En este sentido, la utilización de los caminos de servicio de canales y de las vías ferroviarias en desuso constituyen un soporte privilegiado para el desarrollo de Vías Verdes”* (Declaración de Lille, 2000)¹³.

III.1.- Acciones de planificación y desarrollo

El primer paso para el programa Vías Verdes fue la realización de un inventario de líneas ferroviarias en desuso. Este inventario, encargado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, RENFE y FEVE a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, se completó en octubre de 1993 con un presupuesto de 10 millones de pesetas. Un equipo multidisciplinar recopiló datos sobre la infraestructura ferroviaria y su entorno. Se identificaron 98 líneas ferroviarias en desuso, que sumaban 5.764 kilómetros, incluyendo estaciones, túneles y puentes. También se recopilaron datos sobre otras 89 líneas de carácter minero e industrial. La preservación y reutilización de este patrimonio fue destacada como crucial para evitar su deterioro y su uso indebido por parte de la población. A partir de este inventario se elaboró un cuadro que ofrecía una visión global de la distribución territorial de las líneas cerradas infrautilizadas.¹⁴

El Programa Vías Verdes comenzó a gestarse en España a lo largo de 1993 y fue contemplado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en su Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), en el marco del Plan Tejido Verde. Desde entonces, el programa ha sido desarrollado por el Ministerio de Medio Ambiente, en colaboración estrecha con Renfe, FEVE, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha

¹² Op. cit. (4)

¹³ Association européenne des Voies vertes AISB. Declaración de Lille (2000). Accesible en: <https://www.aevv-egwa.org/es/declaracion-para-una-red-verde-europea/>

¹⁴ Op. cit(4)

desempeñando funciones de coordinación, animación y promoción del Programa a nivel nacional, y en los últimos años, también a nivel internacional.

Tabla 1: Distribución de las líneas ferroviarias en desuso por Comunidades Autónomas de 1993

COMUNIDAD AUTÓNOMA	KM.	%	KM/KM ²
Andalucía	1.626	24,3	18,6
Castilla y León	799	12	8,5
Aragón	726	10,9	15,2
Castilla - La Mancha	643	9,6	8,1
Cataluña	471	7	14,8
Comunidad Valenciana	429	6,4	18,4
País Vasco	378	5,7	52,1
Comunidad de Madrid	313	4,7	39,1
Murcia	264	4	23,3
Extremadura	202	3	4,9
Navarra	200	3	19,2
Baleares	186	2,8	37,1
Asturias	173	2,6	16,4
Cantabria	144	2,2	27,2
Galicia	78	1,2	2,6
La Rioja	69	1	13,7

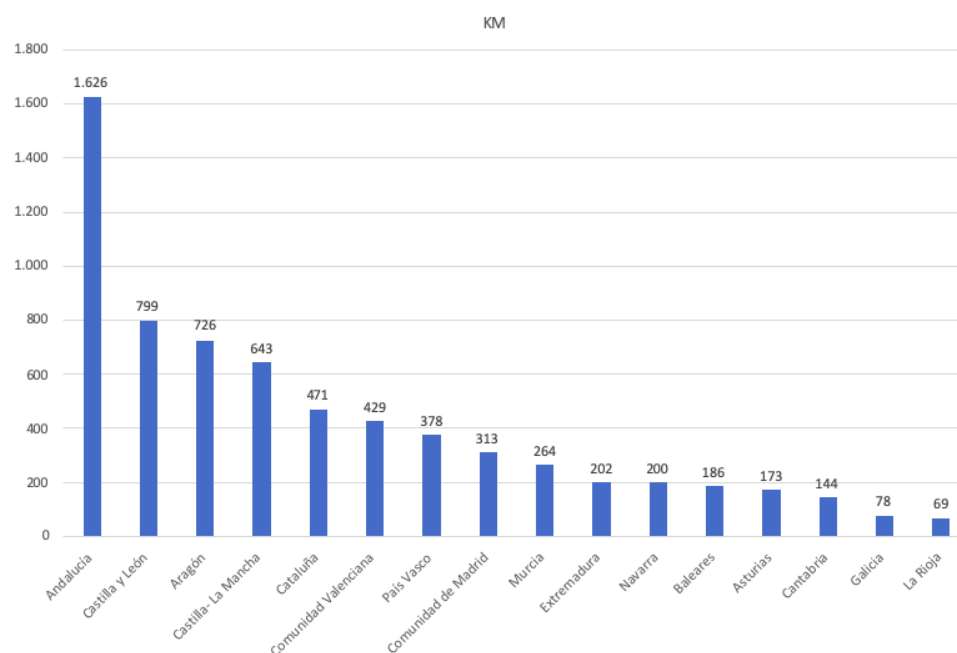
Fuente: Aycart (2001)

Teniendo en cuenta la longitud de las líneas ferroviarias, que alcanza los 6.701 kilómetros lineales, y su correspondiente porcentaje representativo, podríamos agrupar a las CC.AA. en tres bloques, que de menor a mayor, según el número de kilómetros, quedarían de la siguiente forma:

- El de menor entidad teniendo en cuenta los kilómetros lineales -entre 202 y 69- y su peso porcentual a nivel nacional (entre el 1% y el 3%) incluye a Extremadura, Navarra, Baleares, Asturias, Cantabria, Galicia y La Rioja.
- Un segundo bloque, que podríamos calificar de intermedio, en el que el porcentaje de representación nacional oscila entre 4% y el 9% y en el que se encuentran Murcia, Comunidad de Madrid, País Vasco, Comunidad Valenciana y Cataluña, que abarca desde los 264 km de líneas en desuso de la primera (Murcia) hasta los 471 (Cataluña)
- Un primer grupo que estaría compuesto por Castilla-La Mancha con 643 km (9,6%), Aragón (726 y un 10,9%, ocupando un tercer puesto a nivel nacional), Castilla-León (799 km y 12%) y Andalucía que ocupa el primer puesto y que duplica con creces los kilómetros lineales de vías en desuso con 1.626 y un porcentaje de 24,3%.

A partir de la tabla 1 se ha realizado el siguiente gráfico que viene a refrendar visual y cuantitativamente las importantes diferencias existentes entre CC.AA. en cuanto a los kilómetros lineales de vías y que sin duda guardan, en parte, una cierta relación directa con la extensión territorial de cada una, aunque la excepción la encontramos en Extremadura, en la que no se cumple.

Gráfico 1: Distribución en kilómetros de las líneas de ferrocarril en desuso de España en 2001



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de Aycart (2001)

III.2. Actuaciones para el acondicionamiento de las Vías Verdes

Los 1.626 kilómetros lineales de vías en desuso requirieron de un importante acondicionamiento y de una serie de acciones meticulosamente planificadas y ejecutadas para transformar los antiguos trazados ferroviarios en espacios seguros, accesibles y atractivos para el disfrute de la naturaleza y el ocio activo y convertirse en Vías Verdes. El proceso incluyó desde la evaluación de la viabilidad hasta la implementación de medidas específicas para garantizar la comodidad y seguridad de los usuarios.

En un primer momento, se realiza un análisis para determinar la viabilidad y conveniencia de recuperar un trazado ferroviario como Vía Verde, considerando la disponibilidad de terrenos, identificando puntos problemáticos y buscando consenso con entidades locales. Una vez aprobado el estudio de factibilidad, se elabora un

proyecto detallado que define las obras necesarias para el acondicionamiento de la Vía Verde, incorporando las conclusiones del estudio.

Más tarde se adecúa la plataforma original ferroviaria para su nuevo uso, garantizando accesibilidad, comodidad y seguridad, como hemos comentado con anterioridad. Se aprovecha la capa de balasto original si está en buen estado, y se colocan materiales granulares y asfálticos para formar el firme.

A continuación, se construyen redes de drenaje para eliminar las aguas de escorrentía, que pueden afectar la durabilidad de las actuaciones. Además, se realizan obras adicionales como la reconstrucción de muros de contención, pasos a distintos niveles en cruces peligrosos, obras de fábrica, entre otros.

Finalizado lo anterior, se instala una señalización específica para las Vías Verdes, que informa a los usuarios sobre aspectos relevantes. Y ya en la fase final, se introduce vegetación en los márgenes y áreas de servicio, cumpliendo funciones estéticas, de seguridad y balizamiento. También se colocan elementos de protección en tramos en desmonte y se iluminan los túneles para garantizar la seguridad de los usuarios.

Por último, se busca la eficiencia en el diseño, en todas las obras, utilizando materiales locales, adoptando tipologías constructivas sencillas y minimizando el volumen de obras para lograr los objetivos con la menos inversión posible.

III.3. Principios básicos del programa Vías Verdes

En este apartado, se van a plantear los principios en los que se basa la Fundación de Ferrocarriles de España para, posteriormente, entender mejor el impacto de esta fundación en el desarrollo de proyectos de conservación y rehabilitación de las vías de ferrocarril.

La Fundación de Ferrocarriles de España decidió trazar unos principios básicos que fundamentan los programas de actuación de Vías Verdes que vienen a ser como descriptores del conjunto general de las acciones llevadas a cabo y que en ocasiones actúan a modo de *desiderata*.

- Están diseñadas para aprovechar y optimizar las características únicas de los trazados ferroviarios sobre los que se desarrollan, proporcionando condiciones singulares de accesibilidad, facilidad y comodidad para los usuarios.

- Buscan ser accesibles para una amplia gama de usuarios, incluyendo a personas con movilidad reducida, lo que las convierte en puntos de encuentro para personas de todas las edades y habilidad físicas.
- Ofrecen un alto nivel de seguridad para los usuarios al discurrir alejadas de las carreteras y estar prohibida la circulación de vehículos a motor, evitando los riesgos de accidentes de tráfico que pueden ocurrir en carreteras y vías urbanas.
- La reutilización de la infraestructura ferroviaria en desuso como zonas verdes y recreo ofrece ventajas frente a la especulación inmobiliaria y la concentración urbana, aumentando el equipamiento natural y recreativo en los núcleos de población.
- Su diseño busca una uniformidad para garantizar su calidad y reconocimiento, pero también se reconoce la necesidad de adaptarlo a la diversidad paisajística y cultural de España para resaltar la singularidad de cada una.
- Forman parte de un plan de acción nacional que les confiere una imagen global y homogénea, creando un producto único que se promociona de manera positiva a nivel nacional e internacional.
- Su éxito depende del grado de consenso y participación de todos los sectores implicados en su diseño, creación, financiación, gestión y disfrute. Se promueve la colaboración entre sector público y privado, así como la participación de la población local en todas las fases del proyecto.¹⁵

Estos principios reflejan la importancia de las Vías Verdes con un recurso valioso para el desarrollo sostenible, el turismo verde y la mejora de la calidad de vida en las comunidades locales.

III. 4. Distribución espacial a nivel nacional

En este apartado se analizará cómo se distribuye el patrimonio ferroviario y las infraestructuras relacionadas con el ferrocarril en todo el territorio español.

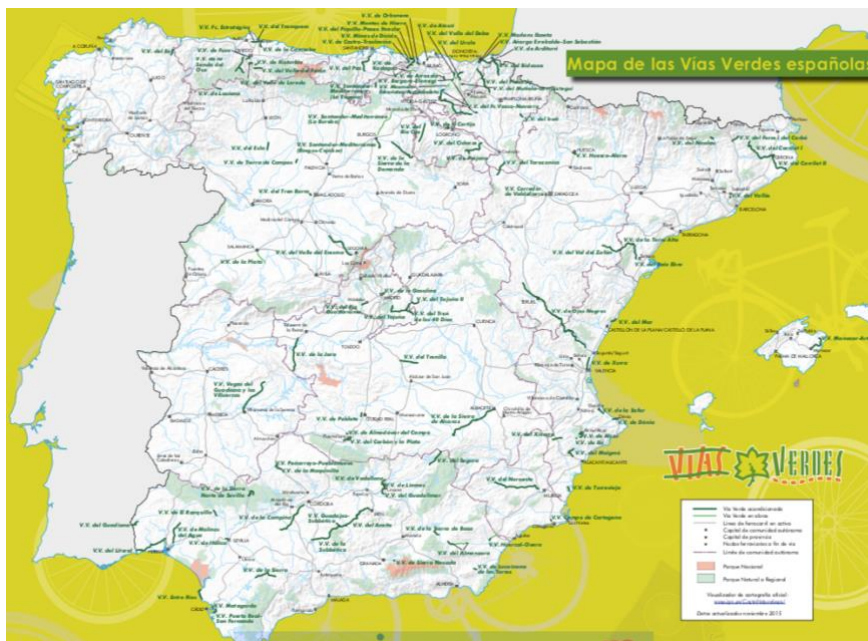
Actualmente, existen 136 vías verdes, que se distribuyen de la siguiente forma:

- Andalucía 26
- País Vasco 15
- Comunidad Valenciana 13
- Cataluña 12
- Castilla y León 10

¹⁵ Opus Cit. 4

- Asturias 9
- Murcia 9
- Castilla La Mancha 8
- Aragón 7
- Cantabria 6
- Navarra 5
- La Rioja 4
- Galicia 4
- Extremadura 4
- Comunidad de Madrid 3
- Islas Baleares 1 ¹⁶

Mapa 1: Distribución espacial de las Vías Verdes en España.



Fuente: <https://rutas.viasverdes.com/es/>

El mapa de las Vías Verdes de España muestra la amplia distribución de estas rutas a lo largo del territorio español. Estas vías se extienden por prácticamente todas las comunidades autónomas, ofreciendo una red de caminos que conectan diversas regiones y paisajes, desde las zonas montañosas del norte hasta las llanuras del sur. La variedad y extensión de las Vías Verdes reflejan el compromiso de España con la conservación del patrimonio ferroviario y la promoción de actividades al aire libre. Este mapa es un claro ejemplo de cómo el patrimonio industrial puede transformarse en un recurso valioso para el ocio y la educación ambiental, contribuyendo al desarrollo local y la cohesión territorial.

¹⁶ Vías Verdes 2024. Accesible en: <https://rutas.viasverdes.com/es/>

III. 4. Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes

Dentro de las iniciativas que se toman con las Vías Verdes en España, un aspecto importante a tener en cuenta es el del empleo y el desarrollo sostenible con proyectos que favorezcan a la potencialidad de ambos ámbitos de una manera común. En España, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en colaboración con la Fundación Biodiversidad -del Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuya misión es la restauración y conservación de la biodiversidad-, desarrolla el Proyecto “Vías de Empleo Verde”, cofinanciado por el Fondo Social Europeo. Este proyecto pretende mejorar el empleo y la sostenibilidad en torno a las Vías Verdes, promoviendo acciones formativas, jornadas técnicas y campañas de sensibilización. Se enfoca en proporcionar herramientas para el desarrollo de empresas sostenibles y actividades relacionadas con el turismo y la producción ecológica. Además, ofrece asesorías para la creación de nuevas estructuras laborales vinculadas a las Vías Verdes ¹⁷.

La implementación de las Vías Verdes implica inversiones públicas para fomentar la participación del sector privado y generar empleo en las áreas circundantes. Esto dinamiza la economía local, diversifica las fuentes de ingresos y promueve el turismo ecológico durante todo el año. Además, la creación de estas infraestructuras genera nuevas demandas de servicios, que a menudo son cubiertas con inversiones adicionales del gobierno, beneficiando a la población local en general. Se destacan programas de formación laboral dirigidos a colectivos vulnerables, como desempleados y personas con discapacidad, contribuyendo a su inserción en el mercado laboral. Las Vías Verdes han sido beneficiadas por programas de rehabilitación de antiguas estaciones ferroviarias y mejora de la infraestructura, gracias a iniciativas gubernamentales y comunitarias.

Algunos de estos ejemplos son La Vía Verde de la Sierra, una ruta de 36 km entre Sevilla y Cádiz, destacada en la generación de empleo verde. Gestionada por la Fundación Vía Verde de la Sierra, esta iniciativa ha implicado la contratación de empresas locales para la rehabilitación de antiguas estaciones y el acondicionamiento de la ruta. Además, se han llevado a cabo acciones para el mantenimiento y mejora del firme, alumbrado, estaciones, y reforestación, entre otras. Se destaca la creación

¹⁷ Artículo sobre Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pag. 7-8

de empleo directo, con un total de 25 empleados en actividades relacionadas con la Vía Verde en 2010. La colaboración en proyectos como "EQUAL Vía Verde para emprender" ha promovido la creación de empresas en sectores como el turismo, la artesanía y el medio ambiente, con un total de 117 empresas creadas, 57 de ellas por mujeres. Además, el proyecto "Vía Verde para el empleo" de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, ha facilitado la inserción laboral de personas desempleadas mediante la contratación de personal técnico, monitores medioambientales y operarios para tareas de mantenimiento en la ruta. Estas acciones no solo han contribuido al desarrollo sostenible del entorno, sino también a la generación y mejora del empleo, tanto directo como indirecto¹⁸.

Los emprendedores locales y sus iniciativas también son una pieza clave a la hora de la generación de empleo, como algunas de estas iniciativas se pueden destacar: Servicio "Patrulla Verde" en Vía Verde de la Sierra y La Jara (Toledo): Este servicio, desarrollado por la Fundación Vía Verde de la Sierra, emplea directamente a tres monitores medioambientales locales. Sus funciones incluyen dar información a los visitantes, vigilar el itinerario, recoger información sobre los usuarios y prestar ayuda en situaciones de necesidad. Otro ejemplo es la empresa local "Via Viva" en Vía Verde de la Sierra, que ofrece servicios de préstamo de bicicletas, así como carritos porta-bebés, tandems, sillas porta-bebés y bicicletas eléctricas. También proporciona alojamiento y un servicio de taxi para trasladar a los usuarios de un punto a otro de la Vía Verde.

Un último ejemplo es la empresa Ecoaltea en Vía Verde de La Jara (Toledo) que ofrece actividades de ocio activo, alquiler de bicicletas, tiro con arco, paintball, excursiones, etc. Además, presta servicios de agricultura ecológica y se encarga del mantenimiento de la vía en días laborables. Hay muchos ejemplos más a lo largo de las vías verdes que crean un conjunto y ayudan a la diversificación, desarrollo y empleabilidad de las zonas¹⁹. En el Anexo I se puede ver una tabla con las empresas que desarrollan empleo entorno a las Vías Verdes.

Las Vías Verdes no solo contribuyen al desarrollo sostenible del entorno, sino que también son un motor importante de generación de empleo, tanto directo como

¹⁸ Artículo desarrollo sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pág. 19-42

¹⁹ Artículo desarrollo sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pág. 47-45.

indirecto, que beneficia a las comunidades locales y promueve la diversificación y el desarrollo económico de las regiones.

III. 5. Impacto de las Redes Sociales y el balance del 30º aniversario de las Vías Verdes

En la era digital actual, las redes sociales juegan un papel fundamental en la promoción y divulgación de proyectos como las Vías Verdes. Este capítulo analiza cómo las redes sociales han transformado la manera en que se promocionan las Vías Verdes como destinos turísticos sostenibles y accesibles para un público diverso.

Las redes sociales son estrategias clave de promoción. Desde 2008, se ha reconocido la importancia de comercializar las Vías Verdes como destinos de cicloturismo. Estrategias como el "Pasaporte 10 Vías Verdes" y la colaboración con entidades como Turespaña han aumentado la visibilidad y el atractivo del destino. La realización de campañas dirigidas a segmentos específicos y la expansión de la longitud y variedad de las rutas son clave para atraer a diferentes tipos de usuarios y prolongar su estancia.²⁰

Durante el año 2023, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) llevó a cabo diversas actividades de promoción en línea. La página web de Vías Verdes recibió más de 2 millones de páginas vistas, mientras que las redes sociales generaron más de 2 millones de impresiones y 1.2 millones de visualizaciones. Campañas como "Vías Verdes en Verano" y "Por fin es viernes" atrajeron la atención del público y aumentaron la visibilidad de las Vías Verdes como destinos turísticos²¹:

Celebración del 30º aniversario de las Vías Verdes: El año 2023 marcó el 30º aniversario del programa de Vías Verdes, y la FFE organizó una serie de eventos conmemorativos. Estas actividades incluyeron la creación de un logotipo conmemorativo, la producción de un vídeo especial y la celebración de la 23ª edición del "Día Nacional de las Vías Verdes". Además, se establecieron acuerdos de promoción con diferentes entidades y destinos turísticos para aumentar la visibilidad de las Vías Verdes a nivel nacional e internacional²².

²⁰ Documento de síntesis. Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo. Vías Verdes. Marzo 2008.

²¹ Vías Verdes y otras actividades en 2023. FFE y Vías Verdes. Marzo 2024.

²² Opus cit. (23)

El impacto de las redes sociales en la promoción de las Vías Verdes ha sido significativo. Con más de 2 millones de impresiones y 1,2 millones de visualizaciones en 2023, las campañas en redes sociales han contribuido a aumentar el conocimiento y la visibilidad de las Vías Verdes entre el público objetivo.

Además, las actividades conmemorativas del 30º aniversario y los acuerdos de promoción han fortalecido la posición de las Vías Verdes como destinos turísticos sostenibles y accesibles.²³ En 2023, el Programa español de Vías Verdes celebró su trigésimo aniversario, conmemorando 30 años de rehabilitación de líneas ferroviarias en desuso y promoción del turismo sostenible en España. Desde su inicio en 1993, impulsado por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Renfe y FEVE, el programa ha transformado más de 3.300 kilómetros de vías abandonadas en itinerarios accesibles para caminantes, ciclistas y, en muchos casos, personas con movilidad reducida.

El programa ha rehabilitado más de 125 antiguas estaciones ferroviarias para ofrecer servicios turísticos y ha invertido más de 229 millones de euros, principalmente a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con apoyo adicional de administraciones locales, comunidades autónomas y entidades públicas y privadas.

Entre los logros destacan la creación de una extensa red de Vías Verdes a nivel nacional, el reconocimiento y consolidación de la marca, y el fomento del turismo activo y sostenible. Sin embargo, persisten desafíos como la falta de conectividad entre rutas, mantenimiento inadecuado de algunos tramos, falta de promoción y apoyo institucional, limitada colaboración público-privada y la necesidad de especializar la oferta turística asociada.²⁴

CAPÍTULO IV. LAS VÍAS VERDES EN ARAGÓN

En el presente capítulo, se examina la Vía Verde de Ojos Negros, y a continuación el resto de las existentes en la Comunidad Autónoma de Aragón.

IV.1. La Vía Verde de Ojos Negros

El ahínco en esta vía viene dado por su importancia y significación en el panorama regional y nacional, es la Vía Verde más larga de España.

²³ Opus cit. 23

²⁴ Vías Verdes 2023. 30 años. Accesible en: <https://viasverdes.com/30Anios/>

La Vía Verde de Ojos Negros transcurre desde el límite de la provincia hasta el Puerto de Escandón, unos 160 km en total. Este trayecto es uno de los ejemplos más representativos de cómo las antiguas rutas ferroviarias obsoletas pueden transformarse en espacios públicos para el turismo y la movilidad sostenible. Originalmente utilizada para el transporte de minerales, esta línea ha sido reconvertida en un recurso turístico que capitaliza el patrimonio industrial y natural de la región.

Ilustración 2: Mapa de la Vía Verde Ojos Negros



Fuente: Viasverdes.com

Este proyecto del año 2002 requirió una inversión de 3,67 millones de euros y destaca por su contribución a la sostenibilidad y la recuperación de espacios anteriormente en desuso.

El trazado abarca 160 kilómetros desde las minas de Ojos Negros en el valle del Jiloca en Teruel hasta el Puerto de Sagunto en la Comunidad Valenciana. Esta ruta, que surgió de la reconversión de la antigua línea ferroviaria que transportaba hierro desde las minas de Ojos Negros hasta los altos hornos de Sagunto, se ha convertido en un eje turístico crucial que interconecta diversas regiones con variadas economías y contextos sociales, fomentando así la cohesión territorial a través del turismo y la recreación.

Una característica notable es su capacidad para conectar pequeñas poblaciones que previamente estaban marginadas de las principales rutas turísticas. Localidades como Jérica, Navajas y Segorbe se benefician de un flujo constante de cicloturistas y

senderistas, lo que potencialmente dinamiza sus economías locales a través de servicios como alojamientos, restaurantes y tiendas de artesanías.

IV.1.1. Gestión y modelos de desarrollo

La gestión de la Vía Verde de Ojos Negros, al igual que muchas otras vías verdes en España, se enfrenta a numerosos desafíos operativos y estratégicos que requieren un enfoque meticuloso para su desarrollo sostenible. La base de la gestión de esta vía verde descansa sobre un modelo de colaboración entre diversas entidades públicas y privadas, que incluye administraciones locales, provinciales y autonómicas, junto con la participación de entidades privadas y organizaciones comunitarias.

El éxito de la Vía Verde de Ojos Negros puede atribuirse en parte a su modelo de gestión público- privada, que ha permitido optimizar recursos y mejorar la eficiencia en la operación y mantenimiento de la infraestructura. Este modelo de colaboración es evidente en la participación conjunta de municipios, diputaciones y entidades privadas que contribuyen tanto en la financiación como en la ejecución de proyectos de mejora y conservación a lo largo de la vía ²⁵.

Una parte crucial de este modelo es la implicación de las comunidades locales en la gestión promoción de la vía. La integración de dichas comunidades no solo ha fortalecido la relación entre los actores involucrados, sino que también ha aumentado la aceptación y el sentido de pertenencia de la vía verde entre la población local. Esta participación comunitaria se traduce en mejores servicios y experiencias para los visitantes, fomentando a su vez un turismo más responsable y conectado con el entorno local.

En términos de sostenibilidad, la gestión de la Vía Verde de Ojos Negros se alinea con los principios de desarrollo sostenible. Se han implementado iniciativas para minimizar el impacto ambiental, como la señalización ecológica y la promoción de normas de conducta responsable entre los usuarios. Estas medidas no solo protegen el entorno natural sino que también aseguran la viabilidad a largo plazo de la vía como destino turístico ²⁶.

²⁵ Opus Cit, 13

²⁶ Opus Cit, 13

Además, se han explorado innovaciones en la gestión de la vía, incluyendo la utilización de tecnologías para el monitoreo y mantenimiento de la infraestructura. El uso de Sistemas de Información Geográfica (SIG) para gestionar datos sobre el uso y condición de la vía ha sido fundamental para priorizar inversiones y acciones de mantenimiento, asegurando así una gestión más eficaz y adaptada a las necesidades específicas de cada segmento de la vía ²⁷.

No obstante, persisten desafíos, como la necesidad de mejorar la conectividad entre la Vía Verde de Ojos Negros y otros itinerarios turísticos y de movilidad sostenible. El desarrollo de interconexiones con otras vías puede potenciar el alcance y la atraktividad de la red de vías verdes, convirtiéndola en un componente integral de la oferta turística regional. La cooperación interregional y la planificación integrada son, por lo tanto, esenciales para superar estos retos y aprovechar las oportunidades de crecimiento que las vías verdes ofrecen como corredores de biodiversidad y espacios de recreación. ²⁸

IV.2. Otras Vías verdes en Aragón

En este apartado se van a estudiar el resto de Vías Verdes existentes en la comunidad autónoma de Aragón. Un total de 7 vías son las que se pueden encontrar en el territorio aragonés²⁹:

²⁷ Opus Cit, 13.

²⁸ Opus Cit, 13

²⁹ Vías Verdes 2023. Itinerarios. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/index.asp>

Ilustración 3: Mapa Vías Verdes de Aragón



Fuente: viasverdes.com

LAS VÍAS VERDES UBICADAS EN ARAGÓN SON:

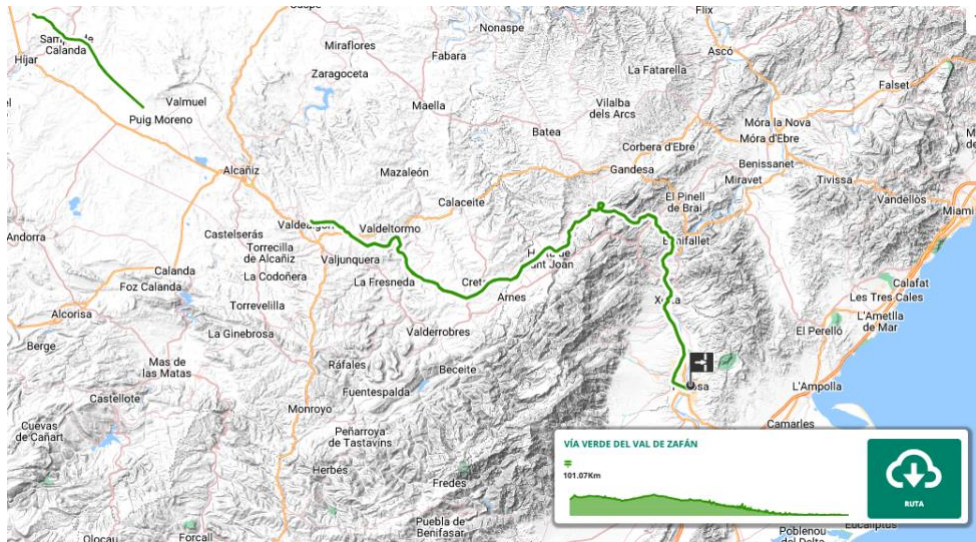
- Vía Verde del Canfranero.
- Vía Verde Corredor Oliver- Valdefierro.
- Vía Verde de la Val de Zafán.
- Vía Verde de Ojos Negros.
- Vía Verde FC. Santander- Mediterráneo (Campo de Daroca- Jiloca).
- Vía Verde del Tarazonica.
- Vía Verde FC. Santander- Mediterráneo (tramo Calatayud).

Ahora se va a hablar de dos de las vías verdes más representativas dentro del territorio aragonés tras la Vía Verde de Ojos Negros.

- Vía Verde de la Val de Zafán:
Esta vía es un recorrido de 82,51 Km entre Valdealgorfa, en Teruel, y Tortosa, en Tarragona. Este itinerario aprovecha el antiguo trazado ferroviario de la línea Puebla de Híjar a Tortosa, que nunca llegó a completarse por razones económicas, y hoy ofrece un camino revitalizado para ciclistas, senderistas y personas con movilidad reducida.

La superficie de la Vía está mayoritariamente compuesta por tierra compactada, lo que facilita el tránsito. El recorrido tiene 44 túneles y 7 viaductos que evidencian la ambición original del proyecto ferroviario³⁰.

Ilustración 4: Mapa vía verde del Zafán de Valdeatorrada a Tortosa. 2024



Fuente: viasverdes.com

- **Vía Verde del Tarazonica:**

Ubicada en la región aragonesa, es un recorrido de aproximadamente 22 kilómetros entre las localidades de Tudela, en Navarra, y Tarazona, en Zaragoza. Sigue el antiguo trazado del ferrocarril de vía estrecha que operó hasta 1972. Tiene un fácil recorrido que pasa por referencias patrimoniales de la zona como el Monasterio de Veruela o el casco antiguo de Tarazona³¹.

³⁰ Vías Verdes 2023. Itinerarios. Val de Zafán. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/val-de-zafan/>

³¹ Vías Verdes 2024. Itinerarios. Tarazonica. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/tarazonica/index.asp>

Ilustración 5: mapa vía verde La Tarazonica. 2024



Fuente: viasverdes.com

CAPÍTULO V. LA VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS

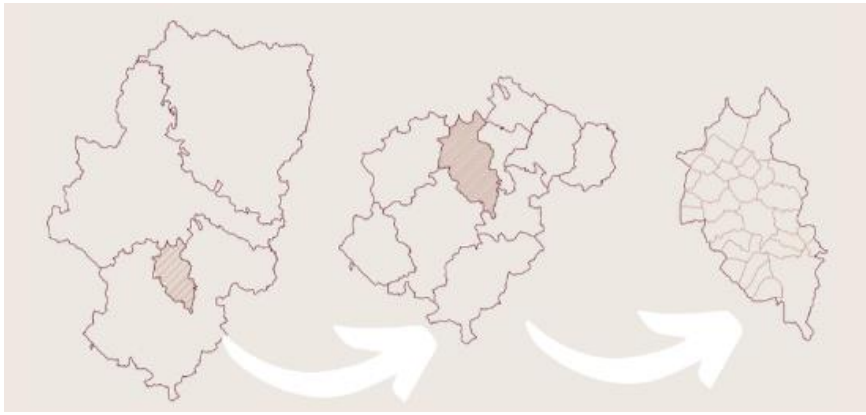
Tras un análisis general del concepto y ejemplos de Vías Verdes en el territorio tanto nacional como regional, en este capítulo se va a mostrar y analizar la Vía Verde de la comarca de las Cuencas Mineras

V.1. La comarca de las Cuencas Mineras. Ubicación y aspectos socioeconómicos

Para comenzar con este análisis, se va a aportar información sobre el territorio en el que esta Vía Verde tiene lugar.

Situada al norte de la provincia de Teruel la comarca de las Cuencas Mineras es conocida por su rica historia minera, ya que desempeñó un papel crucial en la industria minera de España, especialmente durante los siglos XIX y XX, cuando la extracción de carbón era una actividad económica fundamental.

Ilustración 6: Mapa de localización de la comarca de las Cuencas Mineras



Fuente: Elaboración propia

La comarca abarca 30 municipios y 13 pedanías en total. Sin embargo, dado que la Vía Verde transcurre por 14 de esos municipios, trataremos los datos de estos municipios y no de todos. A continuación, se expone una tabla de datos sociodemográficos extraídos del Instituto Aragonés de Estadística (IAEST) del año 2022 de los municipios implicados en la vía verde de las Cuencas Mineras y que son pertenecientes al territorio comarcal de las Cuencas Mineras.

Tabla 1: Tabla datos de los municipios implicados en la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2022

MUNICIPIO	HABITANTES	EDAD MEDIA	AFILIACIONES POR SECTOR DE ACTIVIDAD (%)			
			S. Agric.	Industr.	Constr.	Serv.
	6891	52,28				
Mezquita de Jarque	84	52,3	47,37	12,28	8,77	31,58
Cuevas de Almudén	126	44,81	50,93	0,93	22,22	25,93
Allaga	323	50,93	26,91	18,13	15,58	39,38
Palomar de Arroyos	172	51,78	56,6	0	0	43,4
Escucha	773	44,58	2,49	64,61	4,65	28,25
Utrillas	3.011	44,62	1,67	41,99	2,15	54,2
Montalbán	1.209	49,18	4,76	21,83	19,84	53,57
Martín del Río	372	50,34	12,12	8,66	29,44	49,78
Vivel del Río Martín	68	59,54	86,67	0	0	13,33
Segura de baños	42	57,07	0	0	0	100
Maicas	31	62,24	0	0	0	100
Cortes de Aragón	62	55,02	17,39	50,72	11,59	20,29
Plou	47	59,48	17,39	0	72,73	9,09
Muniesa	571	50,04	20,53	13,29	16,54	49,63
Media de los porcentajes por afiliaciones por sector de actividad.			24,63 (MEDIA)	16,6 (MEDIA)	14,54 (MEDIA)	44,17 (MEDIA)

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las Fichas de Estadística Local del IAEST.

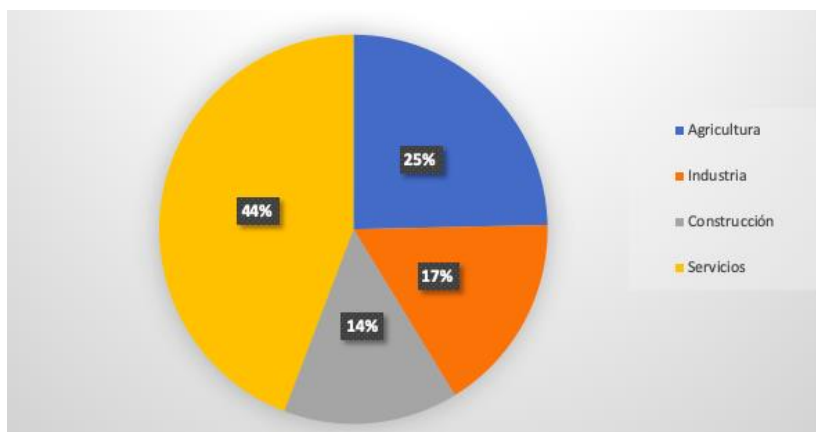
En la tabla sobre los datos de los municipios por los que discurre la Vía Verde de las Cuencas Mineras, se pueden observar los datos demográficos de número de habitantes; en total, la población de esos 14 municipios es de 6891 habitantes: el municipio que más habitantes tiene es Utrillas, con 3.011 habitantes, seguido de Montalbán con 1.209 hab., quedando como claros puntos referentes en el territorio estudiado debido a que, solo entre los dos, abarcan más de la mitad de la población total de los 14 municipios. Por otro lado, se encuentran municipios más pequeños en

cuanto número de habitantes, municipios como Maicas, con 31, o Segura de Baños con 42 habitantes.

La Edad Media de la población en los municipios analizados es de 52,28 años. El municipio con una media de población más joven es de media es Escucha, con 44,58 años y el municipio con una media de población más mayor es Maicas con 62,24 de media.

A partir de los datos extraídos, se ha realizado un gráfico para la observación de la situación demográfica de las poblaciones estudiadas y los porcentajes de afiliaciones por sector de actividad de la población.

Gráfico 2: Porcentaje de afiliaciones por sector de actividad económica de los 14 municipios implicados en la Vía Verde de la comarca de las Cuencas Mineras. 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la página web del IAEST

La tabla número 2 y el gráfico número 2 representan la media de los porcentajes por afiliaciones por sector de actividad económica que proporciona una visión general de cómo se distribuye la fuerza laboral en los 14 municipios analizados por sectores económicos.

La agricultura representa el 24,63% de las afiliaciones laborales en promedio de los municipios analizados, lo que indica que un cuarto de la población activa en estos lugares está empleada en actividades agrícolas. La industria representa el 16,6%, lo que sugiere que alrededor de un sexto de la población activa trabaja en actividades que incluyen manufactura, producción y procesamiento. La construcción es el sector que menor porcentaje representa, un 14,54% de las afiliaciones. Por último, el sector servicios es el que mayor repercusión tiene, puesto que engloba el 44,17% de las afiliaciones laborales en promedio, casi la mitad de la población.

V.2. La Vía Verde de las Cuencas Mineras

Tras analizar la ubicación y los aspectos socioeconómicos de la comarca de las Cuencas Mineras, en el próximo apartado se profundizará en la concepción y desarrollo del proyecto de la Vía Verde en el territorio de la comarca de las Cuencas Mineras.

V.2.1 Inicios del proyecto

En 2019, el consejo comarcal de la Comarca de Cuencas Mineras aprobó una innovadora campaña denominada RETO VIVE, destinada a revitalizar las Vías Verdes que atraviesan la región. Este fue el primer paso para que más tarde la Vía Verde de las Cuencas Mineras llegase a ser una realidad. Esta iniciativa pretendía no solo mejorar la infraestructura local, sino también impulsar el desarrollo económico mediante la promoción del turismo sostenible. La campaña invitó a todos los agentes sociales y ciudadanos a contribuir con ideas e información que facilitarían la implementación efectiva de la Vía Verde en esta área estratégicamente importante ³².

V.2.2. Objetivos del desarrollo de la Vía Verde

El principal proyecto en curso es el desarrollo de una nueva vía que se extiende desde Muniesa hasta Mezquita de Jarque, siguiendo el antiguo trazado del ferrocarril que conectaba Teruel con Zaragoza. Este proyecto no solo pretende vertebrar el territorio de norte a sur, sino también posicionar a la comarca como un destino turístico verde destacado, fomentando el uso de la bicicleta y la caminata como medios para explorar y preservar el patrimonio local.^{33/34}

El antiguo trazado ferroviario se está adaptando para su uso por ciclistas y senderistas. Este esfuerzo conectará la actual Vía Verde de Ojos Negros-Valencia con Zaragoza, y en parte de su recorrido, también facilitará la conexión con la Vía Verde de Val de

³² La Comarca 2023. Comarca Cuencas Mineras, vías verdes. Accesible en: <https://www.ccuencasmineras.es/comarca-la-comarca-inicia-una-campana-de-apoyo-a-las-vias-verdes/>

³³ La Comarca 2023. Comarca Cuencas Mineras, vía verde, Mezquita de Jarque-Muniesa. Accesible en: <https://www.lacomarca.net/cuencas-mineras-construiran-via-verde-muniesa-mezquita-de-jarque/>

³⁴ Opus Cit. (32)

Zafán, con Utrillas convirtiéndose en un nudo central entre Zaragoza, Alcañiz y Teruel.

Uno de los objetivos más ambiciosos es su inclusión en la red EuroVelo, que integra rutas ciclistas de relevancia europea. La conexión propuesta enlazaría la ruta Mediterránea EuroVelo 8, que va desde Cádiz hasta el Pirineo Catalán, con una ruta que atraviesa desde Lisboa hasta el Pirineo Central pasando por Madrid, Ruta del Tajo, Teruel y Zaragoza. Esto posicionaría a las Cuencas Mineras como un enlace estratégico entre Portugal y Francia.

Su rehabilitación pretende no solo mejorar la infraestructura turística, sino también impulsar la economía local al poner en valor productos clave como la gastronomía local, la observación de aves y los cielos nocturnos. Se espera que este enfoque incentive la creación de nuevos establecimientos turísticos, empresas de turismo activo y comercios especializados en equipamiento para senderistas y reparación de bicicletas.

La implementación de esta Vía Verde se alinea con una visión más amplia de sostenibilidad y respeto por el medio ambiente, promoviendo las Cuencas Mineras no solo como un lugar de tránsito, sino como un destino en sí mismo, capaz de ofrecer experiencias enriquecedoras y respetuosas con el patrimonio natural y cultural de la región ³⁵.

V.2.3 Financiación

Tras la final aprobación del Plan en 2023 por parte de la Unión Europea. Se realizó un Convenio de Colaboración entre el Gobierno de Aragón y la Comarca Cuencas Mineras que establece la ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino, financiado por los Fondos de la Unión Europea-Next Generation EU. Este convenio forma parte del Plan Territorial de Sostenibilidad Turística de Aragón, que se enmarca en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España. El objetivo es promover la sostenibilidad turística mediante la cooperación entre las administraciones y entidades locales, alineándose con los objetivos europeos de recuperación económica y sostenibilidad ³⁶.

³⁵ Opus Cit (33)

³⁶ Ofycumi 2024. <https://ofycumi.com/wp-content/uploads/2024/04/PUBLICACION-EN-EL-BOA.pdf>

La cuantía total que abonar por parte del Departamento de Medio Ambiente y Turismo a la comarca Cuencas Mineras es de 4.100.213,39 euros para la ejecución del Plan.

V.2.4 Planificación y ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de la Comarca de las Cuencas Mineras

El proyecto de planificación y ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de la Comarca de Cuencas Mineras se estructura en cuatro ejes programáticos con diversos objetivos y actuaciones específicas:

Eje 1: Transición Verde y Sostenible incluye la construcción de la Vía Verde desde Muniesa hasta Mezquita de Jarque, con un recorrido de 87,1 km a lo largo del antiguo trazado del tren minero. Las actividades abarcan la adecuación del terreno para cicloturistas y caminantes, la plantación de vegetación en los márgenes, y la instalación de áreas de descanso y miradores.

Eje 2: Mejora de la Eficiencia Energética. Este eje se centra en la instalación de cargadores para bicicletas eléctricas y placas solares en los edificios de la antigua estación de ferrocarril, promoviendo así la movilidad sostenible y el uso de energías renovables.

Eje 3: Transición Digital. Contempla el desarrollo digital mediante la creación de un portal web turístico, material promocional digital, una aplicación de realidad aumentada y paneles digitales en la Vía Verde.

Eje 4: Competitividad. Enfocado en la recuperación del patrimonio industrial, este eje incluye la restauración de infraestructuras ferroviarias antiguas para su uso turístico y la instalación de estructuras para la observación de aves y fauna, además de la implementación de sistemas de calidad turística.

El plan está previsto para completarse en 25 meses, con la fecha límite de ejecución establecida para el 31 de marzo de 2026³⁷.

³⁷ Opus Cit (37)

Las fechas clave de ejecución del proyecto del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de la Comarca Cuencas Mineras son las siguientes:

Ejecución del 30% de las actuaciones: Para el cuarto trimestre de 2024, se debe haber alcanzado al menos el 30% de la ejecución de las actuaciones planificadas.

Finalización del proyecto: La ejecución de todas las actuaciones debe justificarse hasta el 31 de marzo de 2026. Esta fecha es el límite para la finalización de las actividades y la presentación de toda la documentación justificativa³⁸.

V.2.4.2 Cronograma de ejecución

En este apartado se aporta información sobre la cronología que debe seguir la subvención del Plan de Sostenibilidad de las Cuencas Mineras.

A continuación, se aporta una tabla extraída del convenio de colaboración entre DGA y Comarca Cuencas Mineras que muestra un desglose del presupuesto y la planificación de las actuaciones del Plan de Sostenibilidad turística en Destino, dividido por anualidades y agrupado por ejes de actuación.

³⁸ Opus Cit (37)

Tabla 2: Calendario de actuación de conformidad con los hitos y objetivos y el presupuesto desglosado por anualidades

Ejes de actuación	Actuaciones	Anualidad 1	Anualidad 2	Anualidad 3	TOTAL
EJE 1 Transición verde y sostenible	1 Proyecto y ejecución de la Vía Verde Cuencas Mineras	847.537,79 €	823.337,80 €	823.337,80 €	2.494.213,39 €
	Total EJE 1	847.537,79 €	823.337,80 €	823.337,80 €	2.494.213,39 €
EJE 2 Mejora de la eficiencia energética	2 Instalación de cargadores para bicicletas eléctricas	17.500,00 €	17.500,00 €	17.500,00 €	52.500,00 €
	3 Instalación placas solares en los edificios de la antigua estación	120.000,00 €	120.000,00 €	120.000,00 €	360.000,00 €
	Total EJE 2	137.500,00 €	137.500,00 €	137.500,00 €	412.500,00 €
EJE 3 Transición Digital	4 Diseño y contenido de portal web turístico promocional	30.000,00 €	0,00 €	20.000,00 €	50.000,00 €
	5 Elaboración de material promocional turístico en formato digital	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	90.000,00 €
	6 APP de realidad aumentada	25.000,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	75.000,00 €
	7 Desarrollo de recursos digitales para la red de Centros expositivos de la Comarca	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €	90.000,00 €
	8 Paneles digitales starlight y vía verde	70.000,00 €	70.000,00 €	0,00 €	140.000,00 €
	Total EJE 3	185.000,00 €	155.000,00 €	105.000,00 €	445.000,00 €
EJE 4 Competitividad	9 Recuperación del patrimonio antigua estación del Ferrocarril	250.000,00 €	125.000,00 €	63.000,00 €	438.000,00 €
	10 Estructuras para observación de aves y fauna	25.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €	100.000,00 €
	11 Obtención de sistemas de calidad turísticos. Sellos de calidad	0,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	50.000,00 €
	12 Sistema contador de visitantes vía verde	0,00 €	4.500,00 €	0,00 €	4.500,00 €
	13 Gerencia y gestión del Plan de Sostenibilidad	52.000,00 €	52.000,00 €	52.000,00 €	156.000,00 €
	Total EJE 4	327.000,00 €	231.500,00 €	190.000,00 €	748.500,00 €
TOTAL	1.497.037,79 €	1.347.337,80 €	1.255.837,80 €	4.100.213,39 €	

Fuente: Convenio de Colaboración entre DGA y comarca Cuencas Mineras para el PSTD

Analizando el calendario, podemos ver que el primer eje tiene un presupuesto total de 2.494.213,79 euros, desglosado en 3 anualidades: La anualidad 1: 847.537,79, la anualidad 2: 823.337,80 y la anualidad 3: 823.337,80 euros.

Por otro lado, el eje 2 (mejora de la eficiencia energética) se divide en dos apartados: Instalación de cargadores para bicicletas eléctricas, con un total de 52.500 euros distribuidos en tres anualidades de 17.500 euros cada una y el otro apartado, instalación de placas solares en los edificios de la antigua estación, con un total de 360.000 euros divididos en dos anualidades de 120.000 euros y 240.000 euros.

El Eje 3 (transición digital) se divide en 5 subapartados, el primero es diseño y contenido de portal web turístico promocional: Presupuesto total de 50.000 euros con dos anualidades de 20.000 euros y 30.000 euros. El segundo apartado es el de elaboración de material promocional turístico en formato digital, con 90.000 euros de presupuesto divididos en tres anualidades de 30.000 euros. El tercer apartado es el de APP de realidad aumentada, con 75.000 euros divididos en dos anualidades de 30.000 euros y 45.000 euros. El cuarto es el de desarrollo de recursos digitales para la red de

centros expositivos de la comarca con un presupuesto total de 90.000 euros divididos en tres anualidades de 30.000 euros y por último, el quinto apartado de este eje sería el de paneles digitales Starlight y Vía Verde, con un presupuesto total de 140.000 euros divididos en tres anualidades de 30.000 euros, 55.000 euros y 55.000 euros respectivamente.

El 4 y último eje, es el de competitividad y se divide en 5 apartados. El primero, recuperación del patrimonio de la antigua estación del Ferrocarril: Presupuesto total de 438.000 euros y tres anualidades: anualidad 1: 100.000 euros, anualidad 2: 150.000 euros, anualidad 3: 188.000 euros. El segundo apartado es el de estructuras para la observación de aves y fauna con un presupuesto total de 100.000 euros, dividido en dos anualidades: anualidad 1: 50.000 euros y anualidad 2: 50.000 euros. El tercer apartado es el de obtención de sistemas de calidad turísticos (Sellos de calidad) con un presupuesto total de 50.000 euros divididos en dos anualidades de 25.000 euros. Por otro lado, el quinto apartado es el de sistema contador de visitantes de la Vía Verde: Presupuesto total de 4.500 euros ejecutables en la tercera anualidad. El último apartado es el de gerencia y gestión del Plan de Sostenibilidad: Presupuesto total de 156.000 euros divididos en tres anualidades de 52.000 euros.

V.2.4.3 Gerencia y gestión del Plan de Sostenibilidad

La gerencia del Plan de Sostenibilidad Turística en Destino de la Comarca Cuencas Mineras es gestionada a través de un convenio de colaboración entre la Comarca Cuencas Mineras y la Asociación Oficina del Fomento y Desarrollo de las Cuencas Mineras (OFYCUMI). La finalidad de esta colaboración es ejecutar y llevar a cabo los proyectos previstos en el Plan de Sostenibilidad Turística.

Principales responsabilidades de OFYCUMI:

- Asumir la Gerencia del Plan: OFYCUMI es responsable de programar las actuaciones a realizar, lo cual incluye la elaboración o externalización de pliegos administrativos y técnicos para los contratos necesarios (obra, servicios y suministros) para la licitación de las diferentes actuaciones del plan.
- Desarrollo e Implementación de Acciones: Deben desarrollar, implantar e impulsar las acciones del plan, garantizando que se cumplan los objetivos y las actuaciones planificadas.
- Difusión y Promoción: OFYCUMI también es responsable de difundir y promocionar los objetivos y las actuaciones del plan, así como dinamizar a los agentes turísticos de la zona.

- **Coordinación:** Deben coordinar el plan con otras acciones que se puedan llevar a cabo en la zona y proponer ajustes en las actuaciones en ejecución o nuevas propuestas para reinvertir los remanentes generados, sujetos a la aprobación de la comisión de seguimiento.
- **Justificación y Documentación:** Recabar la documentación necesaria para justificar las actuaciones del plan y coordinar la gestión de los sellos de calidad, especialmente el Sistema Integral de Calidad Turística en Destino (SICTED).
- **Otras Funciones:** Desarrollar cualquier otra función que le asigne la comisión de seguimiento o que sean necesarias para el cumplimiento del convenio, tales como la redacción de memorias y la gestión administrativa.

Compromisos de la Comarca Cuencas Mineras:

- **Financiación y Apoyo Logístico:** La Comarca se compromete a entregar los fondos necesarios a OFYCUMI según las normas del convenio y proporcionar apoyo logístico y recursos (oficinas, salas de reuniones, equipos, etc.).
- **Supervisión y Evaluación:** Se encargará de verificar el cumplimiento de las condiciones del convenio y realizar el seguimiento y evaluación de las actuaciones.

Comisión de Seguimiento

Una comisión de seguimiento, formada por representantes de ambas partes, supervisará la correcta ejecución del plan, propondrá expedientes de licitación y evaluará las justificaciones de los trabajos realizados por OFYCUMI antes de autorizar los pagos trimestrales ³⁹

V.2.5 Trazado y características técnicas de la Vía

En este apartado es necesario señalar que, lamentablemente, no ha sido posible incluir el trazado definitivo de la Vía Verde de las Cuencas Mineras en este Trabajo de Fin de Máster. La razón principal de esta ausencia se debe a que la empresa adjudicataria del proyecto de la Vía Verde, encargada de desarrollar y enviar el trazado, aún no ha entregado la documentación correspondiente.

³⁹ Ofycumi 2024. Convenio con comarca Cuencas Mineras. Accesible en: <https://ofycumi.com/wp-content/uploads/2024/04/CONVENIO-FIRMADO-COMARCAOFYCUMI-SEDE-ELEC.pdf>

A pesar de haber solicitado esta información en varias ocasiones, la empresa aún no ha cumplido con los plazos establecidos para el envío del trazado, y debido a las fechas límite para la finalización del trabajo, no ha sido posible incluir esta parte crucial en el proyecto.

V.3. Impacto comunitario y sostenibilidad de la vía verde en la comarca de las Cuencas Mineras

El desarrollo de la Vía Verde en la comarca de las Cuencas Mineras promete ser un cambio significativo en la dinámica local, tanto en términos económicos como ambientales. Actualmente, la región disfruta de una afluencia anual de 20.000 visitantes, gracias a sus 28 rutas de PR (pequeños recorridos), 17 rutas de paisaje y una ruta BTT. Con la expansión prevista de 152 kilómetros adicionales en la red de caminos y senderos, se proyecta un aumento significativo en el número de visitantes, alcanzando las 80.000 personas al año. Este incremento no solo beneficiará a los 30 municipios de las Cuencas directamente implicados, sino también a los municipios adyacentes en las provincias de Teruel y Zaragoza.⁴⁰

El impacto de la Vía Verde se extenderá mucho más allá del aumento de visitantes. La revitalización y adecuación de infraestructuras, como la rehabilitación de antiguas estaciones de tren y elementos del patrimonio minero, revitalizarán estas áreas al ofrecer nuevos puntos de interés para turistas y locales. Además, la instalación de zonas de descanso, miradores de aves y la incorporación de tecnologías sostenibles como placas fotovoltaicas y cargadores para bicicletas eléctricas, no solo mejorará la experiencia del usuario, sino que también promoverá un turismo más respetuoso con el medio ambiente. Estas mejoras facilitarán un nuevo impulso económico, promoviendo la creación de empleos en sectores como el turismo activo, la hostelería y el comercio local.

La sostenibilidad es un pilar fundamental en la implementación de la Vía Verde. El proyecto está diseñado para alinearse con prácticas de desarrollo sostenible que minimizan el impacto ambiental mientras maximizan los beneficios sociales para la comunidad local. Las actuaciones incluyen la utilización de materiales ecológicos en la construcción y mantenimiento de los senderos y la integración de infraestructuras que apoyen la conservación del entorno natural. Socialmente, el proyecto fomenta la inclusión comunitaria al involucrar a los residentes locales en la planificación y toma de decisiones, asegurando que el desarrollo turístico no solo

⁴⁰ Opus Cit (33)

sea sostenible, sino también inclusivo y beneficioso para todos los habitantes de la comarca⁴¹.

CAPÍTULO VI. INVENTARIO DE LOS SERVICIOS Y LOS RECURSOS TURÍSTICOS DEL ITINERARIO DE LA VÍA VERDE DE LAS CUENCAS MINERAS

En este capítulo, se van a realizar los inventarios de los recursos turísticos de los 14 municipios implicados en el trazado por el que se desarrolla la Vía Verde.

Se ha dividido el territorio en 3 grandes bloques, zona sur, zona central y zona norte, para que, en el posterior capítulo de propuestas, sea más sencillo la creación de itinerarios. La Zona sur comprenderá los términos municipales de Aliaga, Cuevas de Almudén, Mezquita de Jarque y Palomar de Arroyos. La Zona central comprenderá los términos municipales de Escucha, Utrillas, Montalbán, Martín del Río y Vivel del Río. Y, por último, la zona norte comprenderá los términos municipales de Segura de Baños, Maicas, Cortes de Aragón, Plou y Muniesa.

Para poder ubicarse y entender esta división, se ha realizado un mapa de la comarca con las tres áreas señalizadas y los municipios correspondientes a cada una.

Ilustración 7: Mapa de las áreas en las que se divide la comarca Cuencas Mineras



Fuente: Elaboración propia a partir de un mapa de google maps.

⁴¹ Opus Cit (33)

Para que se pueda analizar de manera más visual, en cada apartado aparecerá una tabla con la información de los recursos o servicios de estudio.

VI.1. Inventario de servicios del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se van a estudiar los servicios del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Como anteriormente se ha nombrado, se comenzará por la parte sur para de manera ascente, ir aproximando a la provincia de Zaragoza en el mapa. Estos servicios pueden servir de interés para el propio cicloturista que desee realizar la Vía Verde de las Cuencas Mineras, por ello se ha decidido incorporar en este documento.

VI.1.1 Inventario de servicios de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

Este apartado engloba los servicios que ofrecen cada uno de los municipios de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras, Aliaga, Cuevas de Almudén, Mezquita y Palomar de Arroyos. Estos municipios son los que, en la ilustración 7, se encuentran en la zona de líneas verdes, en la parte sur del mapa. Este tipo de infraestructura es vital para el éxito de la Vía Verde, ya que asegura que los turistas que recorren la ruta tengan acceso a comodidades básicas y a una oferta variada que enriquece su experiencia de visita.

Tabla 3: Tabla de los servicios de la zona Sur del Territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024

MUNICIPIO	TIPO DE SERVICIO	
Aliaga	Ayuntamiento	
	Centro de Salud	
	Colegio	
	Correos	
	Cuartel de la Guardia Civil	
	Farmacia	
	Gasoliera	
	Ibercaja	
	Merendero municipal	
	O.C.A.	
	Oficina de turismo	
	Oficinas de Servicios Sociales	
	Parque infantil y pista multideporte	
	Piscinas Municipales	
	Punto BTT	
	Registro de la Propiedad	
	Supermercado	
	Taller mecánico	
	Cuevas de Almodén	Ayuntamiento
		Multiservicios de bar y tienda
Pabellón municipal		
Mezquita de Jarque	Ayuntamiento	
	Bar de Mezquita	
	Biblioteca	
	Escuela infantil	
	Gimnasio	
	Pabellón municipal	
	Parada de Bus	
	Tienda de alimentación	
Palomar de Arroyos	Ayuntamiento	
	Gimnasio	
	Merendero municipal	
	Pabellón municipal	
	Parque infantil	
	Parque para mayores	
	Piscinas municipales	
	Pista de Petanca	
Tienda La Despensa (mini supermercado)		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la oficina de turismo de la Comarca Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

En Aliaga, debido a su tamaño y posición estratégica, ofrece una amplia variedad de servicios, mientras que en municipios más pequeños como Cuevas de Almodén, Mezquita de Jarque y Palomar de Arroyos, los servicios pueden estar más limitados, pero aún ofrecen opciones esenciales como supermercado o tiendas de alimentación.

VI.1.2. Inventario de servicios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se engloban los servicios que ofrecen cada uno de los municipios de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras: Escucha, Utrillas, Montalbán, Martín del Río y Vivel del Río. Estos municipios se encuentran situados en el mapa de la comarca Cuencas Mineras en la ilustración 7 de este Trabajo de Fin de Máster, en la zona central del mapa, en color amarillo.

Tabla 4: Servicios de los municipios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

MUNICIPIO	TIPO DE SERVICIO
Escucha	Ayuntamiento
	Biblioteca
	Carnicería
	Casa de Cultura
	Colegio CRA
	Correos
	Farmacia
	Gimnasio
	Ibercaja
	Médico
	Merendero municipal
	Notaría
	Pabellón
	Pabellón multiusos
	Parque La Bordeta
	Parque Nuevo
	Parque para Mayores
	Parque Viejo
	Pistas de Pádel
	Rocódromo
	Sala de exposiciones
	Sala multiusos
	Servicios Sociales
	Tienda de alimentación
Utrillas	Ayuntamiento
	Barbería
	Campo de fútbol
	Centro de estética
	Centro de Salud
	Colegio
	Cuatro peluquerías
	Dos estancos
	Dos panaderías
	Escuela infantil
	Gasolinera Repsol
	Gestoría
	Ibercaja
	Instituto
	Merendero municipal
	Notaría
	Oficina de Empleo
	Pabellón
	Parada de bus
	Parque infantil
	Piscinas municipales
	Pista de pádel
	Plaza de Toros
	Punto BTT
	Sede Comarcal
	Servicios Sociales
	Supermercado Alcampo
	Supermercado Bonarea
	Supermercado Eroski
	Taller chapista
	Taller mecánico
	Tienda de alimentación
	Tienda de cosmética
	Tienda de ropa
	Tienda distribuidora de alimentación y bebidas
	Tres Carnicerías
Montalbán	Ayuntamiento
	Campo de fútbol
	Casa de cultura y ampliación
	Centro de Salud
	Colegio
	Dos farmacias
	Dos peluquerías
	Dos supermercados
	Escuela de adultos
	Escuela infantil
	Juzgados
	Merendero municipal
	Notaría
	O.C.A.
	Oficina de la seguridad social
	Panadería
	Parada de bus
	Piscinas municipales
	Punto BTT
	Sala de conferencias
	Gasolinera
	Servicios Sociales
	Supermercado Clarel
	Zona de aparcamiento de caravanas
Martín del Río	Ayuntamiento
	Colegio
	Farmacia
	Pabellón municipal
	Panadería
	Piscinas municipales
	Tienda de alimentación
Vivel del Río	Ayuntamiento
	Merendero municipal
	Pabellón
	Parque infantil

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados
por la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras
y los ayuntamientos de los Municipios*

La zona central de las Cuencas Mineras es la más relevante y con un mayor peso socioeconómico en la zona. Analizando los servicios se puede corroborar que los tres municipios más grandes de la comarca abarcan la mayoría de los servicios. Cabe destacar que entre Utrillas y Montalbán se concentran la gran mayoría de servicios públicos, puesto que Utrillas ejerce el papel de capital administrativa y Montalbán la de capital histórico-cultural. Dos municipios de menor tamaño, Martín del Río y Vivel del Río, destacan porque, pese a estar en la cuenca minera central, su población y tamaño es reducido y la oferta de servicios en ambos municipios se ve afectada.

VI.1.3 Inventario de servicios de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado 3 de inventario de servicios, se estudian los servicios que ofrecen los municipios de la zona norte del territorio de la Vía Verde de la comarca de las Cuencas Mineras, los municipios de Segura de Baños, Maicas, Cortes de Aragón, Plou y Muniesa. Estos municipios se encuentran situados en el mapa de la ilustración 7 en el área de la zona norte, en color azul.

*Tabla 5: Servicios de los municipios de la zona norte del territorio
de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.*

MUNICIPIO	TIPO DE SERVICIO
Segura de Baños	Ayuntamiento
	Merendero
	Pista de frontón
Maicas	Ayuntamiento
	Frontón
	Merendero
	Parque infantil
Plou	Ayuntamiento
	Merendero
	Parque infantil
	Piscinas
	Pista de pádel
Cortes de Aragón	Ayuntamiento
	Merendero
	Parada de bus
	Parque de mayores
	Parque infantil
	Piscinas
	Pistas de fútbol
Muniesa	Ayuntamiento
	Caja Rural
	Campo de fútbol
	Carnicería
	Centro social polivalente
	Edificio de la Mujer
	Estanco/Quisco
	Frontón
	Gasolinera
	Gimnasio
	Ibercaja
	Judías Casa Yus
	Nave municipal
	Pabellón polideportivo
	Panadería
	Parada de bus
	Parking de Caravanas
	Parque de Mayores
	Parque infantil "Huerto del Cura"
	Piscinas
	Pista de pádel
	Punto BTT
	Supermercado
	Vinos Salvador Muniesa

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

El municipio referente de la zona norte en la que se ha dividido el territorio por el que transcurre la vía verde, es Muniesa. En el se engloban la mayoría de los servicios más esenciales de la zona. El resto de municipios tienen una menor oferta de servicios, puesto que son inferiores en tamaño y población.

VI.2. Inventario de servicios de alojamiento turísticos del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se analizará y describirá la oferta de alojamiento disponible a lo largo de la Vía Verde en los distintos municipios por los que transcurre. El objetivo es proporcionar una visión detallada de las opciones que tienen los turistas para hospedarse, incluyendo hoteles, casas rurales, hostales y otros tipos de establecimientos turísticos. Este inventario resulta esencial para evaluar la capacidad de la región para atender a los visitantes y cómo estos servicios complementan la experiencia turística en la zona. Además, permitirá identificar posibles carencias o áreas de mejora en la infraestructura de alojamiento que podrían potenciar el desarrollo turístico de la Vía Verde. La dificultad para encontrar información sobre el número de plazas de cada alojamiento ha impedido que se pueda realizar un análisis más detallado de la oferta.

VI.2.1. Inventario de los servicios de alojamiento turísticos de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

A partir de datos extraídos de la base de datos del departamento de turismo de la comarca, se ha realizado una tabla en la que se especifican los alojamientos turísticos de los 4 municipios que forman la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

Tabla 6: Servicios Turísticos de los municipios de la zona Sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024

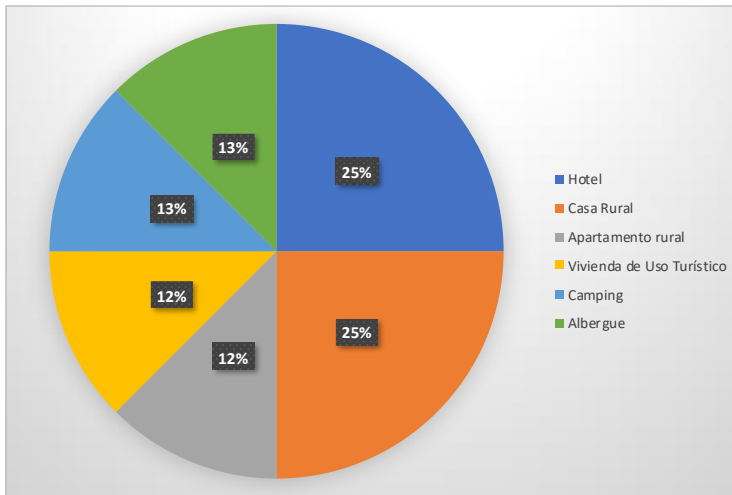
MUNICIPIO	NOMBRE	TIPO	CATEGORIZACIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
Aliaga	Hotel Molino Alto	Hotel	**	
Aliaga	Hotel Rural La Parra	Hotel	**	18
Aliada	Casa Rural el Horno de Aliaga	Casa Rural	3 espigas	
Aliaga	Apartamento Rural Pureza	Apartamento rural 2 espigas	2 espigas	
Aliaga	Casa la Valenciana	Casa Rural	1 espiga	
Aliaga	Jumidosiv	Vivienda de Uso Turístico (VUT)		
Aliaga	Camping La Morta	Camping	***	5 bungalows y 17/18 autocaravanas
Aliaga	Albergue Santa Bárbara	Albergue		55

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los Municipios

De los cuatro municipios de la zona sur, el único que ofrece alojamiento es el municipio de Aliaga. El resto de los municipios no tienen ningún tipo de alojamiento que ofrecer a los turistas, esto puede deberse a la falta de demanda o la baja dedicación al turismo en estos lugares.

Para ver mejor la manera en la que se distribuyen los tipos de alojamientos que existen en la zona, se ha realizado un gráfico a partir de los datos de la tabla 6.

Gráfico 3: Distribución por porcentajes de los tipos de alojamiento en la zona sur



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la tabla 6 de este TFM

Los alojamientos que ofrece Aliaga son muy diversos, generando así una amplia oferta de alojamiento en la que los turistas puedan elegir entre los diferentes tipos. Existen 2 hoteles, que suponen el 25% del total de alojamientos, 2 casas rurales, que suponen otro 25%, un apartamento rural, una vivienda de uso turístico (VUT), un camping y un albergue que suponen entre todos, el otro 50% restante de la oferta de alojamiento.

VI.2.2. Inventario de los servicios de alojamiento turísticos de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

La siguiente tabla está realizada a partir de los datos del departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras. En el se analizan los servicios de alojamiento que existen la zona central del territorio estudiado. Sin embargo, no se han conseguido datos específicos del número de plazas de cada establecimiento.

Tabla 7: Servicios turísticos de los municipios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

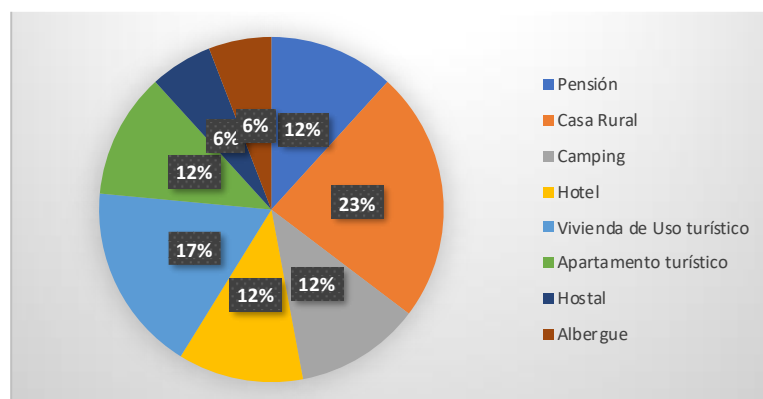
MUNICIPIO	NOMBRE	TIPO	CATEGORIZACIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
Martín del Río	Pensión la Abuela Digital	Pensión		
Martín del Río	Casa Millán	Casa Rural	3 espigas	
Martín del Río	Casa Ojalá	Casa Rural		
Martín del Río	Camping Las Cabañas	Camping	***	
Montalbán	Hotel Don Cosme	Hotel	***	
Montalbán	Casa el Plano	Casa Rural	2 espigas	18
Montalbán	Corral de Pablo	Vivienda de Uso Turístico (VUT)		
Montalbán	Piso Daroca	Vivienda de Uso Turístico (VUT)		
Montalbán	Casa Adobas	Vivienda de Uso Turístico (VUT)		
Montalbán	Apartamentos La Rambla	Apartamento turístico		
Montalbán	Campamento Juvenil "Acra Leuce"	Camping		
Peñarroyas- Montalbán	Casa Rural	Casa Rural	2 espigas	
Utrillas	Hotel Villa de Utrillas	Hotel	***	
Utrillas	Hotel los ángeles	Hostal		
Utrillas	Pensión Villa de Utrillas	Pensión		
Utrillas	Albergue investigadores y estudiantes	Albergue		
Vivel del Río	Apartamentos Vivel del Río	Apartamento turístico		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

En la tabla 7 se puede ver que Montalbán es el municipio con mas establecimientos, con un total de 7 de los 16 que hay en esta zona. Las Viviendas de Uso Turístico (VUT) solo hay tres y se encuentran en el municipio de Montalbán. Hay 4 casas rurales, dos de ellas en Montalbán y las otras dos en Martín del Río. Dos pensiones, una en Martín del Río y otra en Utrillas, dos camping, dos hoteles y un albergue. En Vivel del Río, se puede ver que hay un único establecimiento que es el único apartamento turístico de la zona.

Para ver mejor la manera en la que se distribuyen los tipos de alojamientos que existen en la zona, se ha realizado un gráfico a partir de los datos de la tabla 7.

Gráfico 4: Distribución por porcentajes de los tipos de alojamiento en la zona central



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la tabla 7 de este TFM

La zona ofrece una oferta diversificada de tipos de alojamiento. Los tipos de alojamiento que mayor porcentaje representan en el gráfico son las casas rurales con un 23%, seguido de las Viviendas de Uso Turístico (VUT) que son el 17%. Las

pensiones, los apartamentos turísticos, los hoteles y los camping son un 12% cada uno y, los hostales y albergues son un 6% cada uno, del total.

VI.2.3. Inventario de los servicios de alojamiento turísticos de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se van a ver los tipos de alojamiento turístico que existen en la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Para ello, a partir de los datos que la comarca de las Cuencas Mineras ha podido aportar, se ha realizado una tabla en la que se puede ver qué tipo de alojamientos hay, cuántos hay y donde se encuentran, ya que la información de las plazas no se ha podido encontrar en su totalidad.

Tabla 8: Servicios turísticos de los municipios de la zona norte del territorio de la Vía Verde de la Comarca de las Cuencas Mineras.

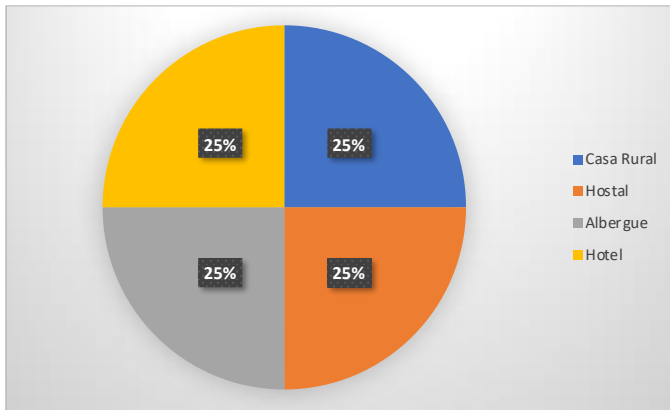
MUNICIPIO	NOMBRE	TIPO	CATEGORIZACIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
Maicas	Casa Maicas	Casa Rural	1 espiga	
Muniesa	Hotal Rosa Mary	Hostal		
Muniesa	Albergue de Muniesa	Albergue		
Segura de Baños	Hotel Balneario de Segura	Thermal Spa Resort	**** sup	94

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

En la tabla se puede observar que son tres los municipios que disponen de oferta de alojamiento turístico. Maicas tiene una casa rural, Muniesa es el municipio con más tipos de alojamiento, dos de los cuatro de la zona y, Segura de Baños, tiene el hotel Balneario.

Para ver mejor la manera en la que se distribuyen los tipos de alojamientos que existen en la zona, se ha realizado un gráfico a partir de los datos de la tabla 8.

Gráfico 5: Distribución por porcentajes de los tipos de alojamiento en la zona norte



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la tabla 8 de este TFM

A pesar de que, en cantidad, la oferta turística de la zona es algo escasa, la distribución por tipología es muy diversa. Hay cuatro alojamientos y los cuatro son de una tipología, existe una casa rural, un hostel, un albergue y un hotel que suponen el 25%, cada uno, de las tipologías de alojamiento de la zona.

VI.2.4. Análisis global de los servicios de alojamiento turístico del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas

El análisis de la oferta de alojamiento a lo largo de la Vía Verde de las Cuencas Mineras revela una notable disparidad en la cantidad y diversidad de opciones en los distintos municipios que atraviesa la ruta. A pesar de la dificultad para obtener información detallada sobre el número de plazas en cada establecimiento, es posible observar tendencias significativas que reflejan tanto el desarrollo turístico de algunas áreas como las limitaciones en otras.

En términos generales, la oferta de alojamiento en la Vía Verde es diversa, con la presencia de varios tipos de alojamientos, que incluyen hoteles, casas rurales, apartamentos turísticos, viviendas de uso turístico (VUT), campings y albergues. Sin embargo, esta oferta no está equitativamente distribuida a lo largo de todo el territorio.

Por ejemplo, en el caso de Aliaga, se observa una oferta turística sólida con una amplia variedad de opciones. Aliaga es el único municipio de la zona sur con alojamientos, lo que podría explicarse por su atractivo turístico y su desarrollo en términos de infraestructura turística, el municipio cubre una amplia gama de necesidades de los visitantes.

Por otro lado, la zona central de la Vía Verde cuenta con un total de 17 alojamientos distribuidos entre varios municipios, siendo Montalbán el que concentra el mayor número de establecimientos. En esta área, las Viviendas de Uso Turístico (VUT) representan una parte significativa de la oferta, junto con casas rurales, pensiones, campings y hoteles. Este tipo de distribución refleja una diversificación que permite atender diferentes perfiles de turistas, desde aquellos que buscan estancias rurales más auténticas hasta aquellos que prefieren opciones más convencionales, como los hoteles.

Finalmente, en la zona norte, aunque la oferta de alojamiento es más limitada en comparación con otras áreas, se destaca la diversidad de tipologías. En esta zona se encuentran alojamientos como casas rurales, hostales, albergues y un hotel balneario, lo que también permite atraer a distintos tipos de turistas. Sin embargo, la cantidad reducida de establecimientos en esta zona puede limitar su capacidad para recibir un gran volumen de visitantes, lo que podría restringir el potencial turístico de la región.

En conclusión, si bien la oferta de alojamiento a lo largo de la Vía Verde de las Cuencas Mineras es diversa en cuanto a tipos de establecimientos, su distribución desigual representa un desafío para el desarrollo turístico equilibrado de la región. Los municipios con mayor desarrollo turístico, como Aliaga y Montalbán, presentan una infraestructura más robusta y variada, mientras que otras áreas, como la zona norte, muestran una oferta limitada.

VI.3. Inventario de los servicios de restauración del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado, se presentará un análisis detallado de la oferta de establecimientos de restauración a lo largo de los municipios que forman parte de la Vía Verde. Se identificará la cantidad de restaurantes, bares y otros locales dedicados a la hostelería en cada zona, dividiéndolo por áreas geográficas (sur, central y norte). Este inventario es clave para evaluar la capacidad de acogida y los servicios disponibles para los turistas que recorren la Vía Verde, además de ofrecer una visión de las oportunidades de mejora o expansión en aquellas zonas con menor oferta de restauración.

VI.3.1. Inventario de los servicios de restauración de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se van a estudiar el número de establecimientos de restauración existentes en cada municipio de la zona sur del territorio por el que transcurre la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

A partir de los datos ofrecidos por el departamento de turismo de la comarca de las cuencas mineras, se ha realizado la siguiente tabla.

Tabla 9: Servicios de Restauración de los municipios de la Zona Sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

MUNICIPIO	NOMBRE	CATEGORÍA
Aliaga	Restaurante Santa Bárbara	Restaurante
Aliaga	Restaurante Alto Molino	Restaurante
Aliaga	Restaurante La Parra	Restaurante
Mezquita de Jarque	Multiservicios bar de Mezquita	Multiservicios-bar

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y de los ayuntamientos de los municipios.

Al igual que sucedía en el apartado anterior de esta misma zona, donde se analizaban los servicios, aliaga sigue dominando con tres de los cuatro restaurantes que existen en la zona. Sin embargo, esta se puede observar que otro municipio, en este caso Mezquita de Jarque, tiene otro establecimiento de bar.

VI.3.2. Inventario de los servicios de restauración de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se van a estudiar el número de establecimientos de restauración que se encuentran en los municipios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

A partir de los datos ofrecidos por el departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras, se ha realizado la siguiente tabla.

Tabla 10: Servicios de restauración de los municipios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.2024

MUNICIPIO	NOMBRE	CATEGORÍA
Escucha	Restaurante Piscinas	Restaurante
Escucha	Restaurante Gastrobar Teleklub	Restaurante
Escucha	Restaurante Museo Minero	Restaurante
Martín del Río	Restaurante La Posada	Restaurante
Montalbán	Restaurante Don Cosme	Restaurante
Montalbán	Casa Marco	Bar- Restaurante
Montalbán	La Sindical	Bar
Montalbán	Las Piscinas	Bar
Utrillas	Restaurante La Mina	Restaurante
Utrillas	Restaurante Villa de Utrillas	Restaurante
Utrillas	Gastrobar Las Vegas	Gastrobar
Utrillas	Restaurante Pegaso	Restaurante
Utrillas	Restaurante Gasolinera	Restaurante
Utrillas	Restaurante Los Ángeles	Restaurante
Vivel del Río	Bar de Vivel	Bar

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios

El número de lugares de restauración en la zona central se reparte en consecuencia al número de habitantes de cada municipio y, en consecuencia, la mayor demanda que se puede producir. El de mayor tamaño es Utrillas, por lo que cuenta con un total de 6 establecimientos, seguido de Montalbán con 4, Escucha con 3 y Martín del Río y Vivel con 1 establecimiento cada uno.

VI.3.3. Inventario de los servicios de restauración de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se van a estudiar los establecimientos de restauración que se encuentran en la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

A partir de los datos extraídos del departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras se ha realizado la siguiente tabla.

Tabla 11: Servicios de restauración de los municipios de la zona norte del territorio de la

Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

MUNICIPIO	NOMBRE	CATEGORÍA
Cortes de Aragón	Restaurante Centro Social	Restaurante
Muniesa	Restaurante Gasolinera	Restaurante
Muniesa	Restaurante Rosa Mary	Restaurante
Segura de Baños	Restaurante Balneario de Segura	Restaurante
Segura de Baños	Bar de Segura de Baños	Bar

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

En la tabla anterior se puede ver que Muniesa tiene dos restaurantes, sin embargo, a pesar de su pequeño tamaño, Segura también tiene dos establecimientos, por un lado el restaurante del Hotel Balneario que se encuentra en su término municipal y, por otro, el bar del pueblo. Cortes de Aragón cuenta en la actualidad con 1 restaurante y, Plou y Maicas, actualmente no disponen de este servicio.

VI.3.4. Análisis global de los servicios de restauración del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas

En general, el análisis muestra que la distribución de los servicios de restauración está alineada con el tamaño y la demanda de los municipios. Las áreas más pobladas y con mayor afluencia, como Utrillas, Montalbán o Aliaga, concentran una mayor cantidad de establecimientos, mientras que las áreas más pequeñas cuentan con menos servicios o carecen de ellos. Esto evidencia una oportunidad para ampliar la oferta en ciertas zonas, especialmente en los municipios menos desarrollados en términos turísticos, lo que podría mejorar la experiencia de los visitantes y potenciar el desarrollo económico local.

VI.4. Inventario de recursos turísticos del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado se aborda un análisis exhaustivo de los principales recursos turísticos disponibles en la región por la que transcurre la Vía Verde. Este inventario incluirá tanto los recursos naturales, como el paisaje y los espacios protegidos, así como los recursos culturales e históricos, como los museos, monumentos y elementos del patrimonio minero. Además, se prestará atención a la infraestructura complementaria que permite a los turistas disfrutar plenamente de la experiencia, como las áreas recreativas, rutas de senderismo y puntos de interés geológico o industrial. El objetivo

de este apartado es proporcionar una visión integral de las riquezas turísticas de la comarca y cómo estas se integran con la oferta de la Vía Verde, contribuyendo al desarrollo económico y social de la zona

VI.4.1. Inventario de recursos turísticos de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado, se van a enumerar los distintos recursos turísticos de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras, concretamente de los 4 municipios implicados, Aliaga, Cuevas de Almudén, Mezquita de Jarque y Palomar de Arroyos.

A partir de los datos extraídos del departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras, se ha realizado la siguiente tabla.

Tabla 12: Recursos turísticos de los municipios de la zona sur del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

LUGAR	NOMBRE	TIPO DE RECURSO
Aliaga	Río Guadalope	Natural
Aliaga	PR-TE 10: Sendero Fluvial del Guadalope	Senderos Turísticos
Aliaga	Parque Geológico de Aliaga	Geopark
Aliaga	Observatorio Astronómico	Observatorio Astronómico
Aliaga	Parque geológico	Ruta BTT
Aliaga	Val de Pérez	Ruta BTT
Aliaga	Sierra de La Lastra	Ruta BTT
Aliaga	Pedanías de Aliaga	Ruta BTT
Aliaga	Central Térmica de Aliaga	Patrimonio Arquitectónico
Aliaga	Iglesia Parroquial de San Juan Bautista	Patrimonio Arquitectónico
Aliaga	Castillo de la Encomienda	Patrimonio Arquitectónico
Aliaga	Santuario de la Virgen de la Zarza	Patrimonio Arquitectónico
Aliaga	Mirador Astronómico	Mirador
Aliaga, Cuevas de Almodén y Mezquita de Jarque	Parque Cultural del Maestrazgo	Parque Cultural
Cuevas de Almodén	Mirador Astronómico	Mirador
Cuevas de Almodén	Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Estrella	Patrimonio Arquitectónico
Mezquita de Jarque	Val de Jarque- Sierra de San Just	Ruta BTT
Mezquita de Jarque	Iglesia Parroquial de San Lorenzo	Patrimonio Arquitectónico
Mezquita de Jarque	Ermita de Nuestra Señora de la Rosa	Patrimonio Arquitectónico
Mezquita de Jarque	Ermita de San Bartolomé	Patrimonio Arquitectónico
Mezquita de Jarque	Museo de la Radio	Museo
Mezquita de Jarque- Cuevas de Almodén	Val de Jarque	Ruta BTT
Mezquita de Jarque- Cuevas de Almodén	Altos del Zancado	Ruta BTT
Palomar de Arroyos	Mirador Astronómico	Mirador
Palomar de Arroyos	Las tres "M": Molinos, Muelas y Minas	Ruta BTT
Palomar de Arroyos	Iglesia Parroquial de San Juan Bautista	Patrimonio Arquitectónico

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y los ayuntamientos de los municipios.

VI.4.2. Inventario de recursos turístico de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

En este apartado, se estudian los recursos turísticos de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Esto sirve para detallar cuales son los enclaves y puntos de interés que se encuentran en cada uno de los municipios de la zona central.

Con la aportación de datos por parte del departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras, se realiza la siguiente tabla.

Tabla 13: Recursos turísticos de los municipios de la zona central del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

LUGAR	NOMBRE	TIPO DE RECURSO
Escucha	Mirador Astronómico	Mirador
Escucha	Museo minero de Escucha	Museo
Escucha	Iglesia Parroquial de San Juan Bautista	Patrimonio Arquitectónico
Martín del Río	Mirador Astronómico	Mirador
Martín del Río	Iglesia Parroquial de Nuestra Señora de la Asunción	Patrimonio Arquitectónico
Martín del Río, Montalbán	Río Martín	Natural
Montalbán	GR 262- Etapa 02: Martín del Río- Montalbán	Sendero Turístico
Montalbán	GR 262- Etapa 03: Montalbán- Peñarroyas	Sendero Turístico
Montalbán	PR-Te 118: Sendero del Barranco de la Cingla	Sendero Turístico
Montalbán	PR-TE 99 A. Ruta de la Muela de Montalbán	Sendero Turístico
Montalbán	PR-TE 99 B. Ruta del río Ancho	Sendero Turístico
Montalbán	Iglesia de Santiago el Mayor, Montalbán	Patrimonio Arquitectónico
Montalbán	Torreón de la Cárcel	Patrimonio Arquitectónico
Montalbán	Castillo de la Encomienda	Castillo y zona arqueológica
Montalbán	Antigua Muralla Medieval	Muralla
Montalbán	Parque Cultural del Río Martín	Parque Cultural
Montalbán	Observatorio Astronómico	Observatorio astronómico
Montalbán	Mirador Astronómico	Mirador
Montalbán	Centro de Interpretación de Geología y Espeleología (CIGE)	Centro de Interpretación
Montalbán	Vía Ferrata "La Bárbara"	Recurso de turismo activo
Montalbán	Ruta del anticlinal de Montalbán	Ruta BTT
Montalbán- Martín del Río	Ruta BTT Montalbán- Martín del Río	Ruta BTT
Montalbán- Martín del Río- Vivel del Río	Las Ramblas del Martín	Ruta BTT
Montalbán- Palomar de Arroyos	Vuelta al Barranco Ancho	Ruta BTT
Montalbán- Utrillas	Ruta BTT Montalbán- Utrillas. Vía Lavaderos	Ruta BTT
Montalbán- Utrillas- Escucha	Vuelta a la Muela de Montalbán	Ruta BTT
Montalbán- Utrillas- Escucha	Espacio Minero	Ruta BTT
Peñarroyas (Montalbán)	GR 262- Etapa 04: Peñarroyas- Obón	Sendero Turístico
Peñarroyas (Montalbán)	Variante del GR 262 en Peñarroyas- Vuelta palomares	Sendero Turístico
Peñarroyas (Montalbán)	Pozos Boyetes, Pago El Royal I y II y la Peña de las Cruces	Enclave con manifestaciones de pinturas y grabados de arte rupestre declarados BIC en la categoría de Monumento (2002)
Peñarroyas (Montalbán)	Museo de las antiguas escuelas	Museo
Utrillas	Centro de interpretación de la minería	Centro de Interpretación
Utrillas	Mirador Astronómico	Mirador
Utrillas	Centro de Interpretación de la Ciencia	Centro de Interpretación
Utrillas	Parque temático de la minería	Parque temático
Utrillas	Iglesia de la Natividad de Nuestra Señora	Patrimonio Arquitectónico
Utrillas- Martín del Río	GR 262- Etapa 01: El chorredero- Martín del Río	Sendero Turístico
Utrillas- Martín del Río	PR-TE 96 Hocino de la Rambla	Sendero turístico
Vivel del Río	Vestigios de la Guerra Civil	Vestigios de la Guerra Civil

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras y de los ayuntamientos de los municipios.

VI.4.3. Inventario de recursos turístico de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

Se va a estudiar a continuación, los recursos turísticos de la zona norte del territorio por el que transcurre la Vía Verde de las Cuencas Mineras.

A partir de los datos del departamento de turismo de la comarca de las Cuencas Mineras, se realiza la siguiente tabla.

Tabla 14: Recursos Turísticos de los municipios de la zona norte del territorio de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. 2024.

LUGAR	NOMBRE	TIPO DE RECURSO
Cortes de Aragón	Iglesia de San Bartolomé	Patrimonio Arquitectónico
Maicas	Iglesia de San Juan Bautista	Patrimonio Arquitectónico
Muniesa	Iglesia de la Asunción de nuestra Señora de Muniesa	Patrimonio Arquitectónico
Muniesa	Torre Mudéjar	Patrimonio Arquitectónico
Muniesa	Ermita de Santa Bárbara	Patrimonio Arquitectónico
Muniesa	Ermita- Arco Virgen de la Aliaga	Patrimonio Arquitectónico
Muniesa	Trincheras/ Polvorines Guerra Civil	Patrimonio Histórico
Muniesa	Ferrocarril Minero de Utrillas	Ruta BTT
Muniesa	Valdejunco	Ruta BTT
Muniesa	Por el Río Aguasvivas	Ruta BTT
Muniesa	Sierra de Cucutas	Ruta BTT
Muniesa	Río seco y Cantalera	Ruta BTT
Muniesa	Río Martín	Ruta BTT
Muniesa- Cortes de Aragón- Plou	Sierra de Cortes	Ruta BTT
Plou	Antigua Lonja	Recurso turístico cultural (Bien de Patrimonio Cultural Aragonés)
Plou	Trinquete	Recurso turístico cultural (Bien de Patrimonio Cultural Aragonés)
Plou	Iglesia Parroquial de la Santa Cruz	Patrimonio Arquitectónico
Segura de Baños	Iglesia de San Juan Bautista	Patrimonio Arquitectónico
Segura de Baños	Castillo de Segura	Zona arqueológica
Segura de Baños- Maicas	PR-TE 110 Circular del Aguas Vivas	Sendero Turístico
Segura de Baños- Maicas	Señorío de Segura	Ruta BTT

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de la oficina de

VI.4.4. Análisis global de los recursos turísticos del territorio de la vía verde a partir de los datos registrados por zonas

El inventario de recursos turísticos a lo largo de la Vía Verde de las Cuencas Mineras muestra un territorio diverso y con potencial. La zona central es la que más destaca por la concentración y variedad de recursos, mientras que las zonas sur y norte cuentan con menos infraestructuras turísticas, aunque ofrecen paisajes y enclaves naturales valiosos. Para mejorar la competitividad turística de las zonas sur y norte, sería conveniente desarrollar estrategias que fomenten la promoción de sus recursos y que impulsen la inversión en infraestructuras complementarias. A nivel global, este inventario permite a los gestores del turismo identificar áreas de oportunidad para mejorar la oferta turística y atraer a más visitantes, maximizando el potencial de la Vía Verde como un eje vertebrador del turismo en la región.

VI.5. Empresas de turismo activo

La única empresa de turismo activo en alguno de los 14 términos municipales en los que se desarrolla en el Plan de Sostenibilidad Turística de la comarca de las Cuencas Mineras es Geoventur Multiaventura, en el municipio de Utrillas.

La empresa ofrece actividades en el territorio como el barranquismo en la zona del Pozo de las Palomas, entre Martín del Río y Utrillas. También ofrece la actividad de Vía Ferrata en la Vía Ferrata “La Bárbara” en Montalbán. Y, por último, ofrece la actividad de un circuito de aventura “Valdelagua” en Martín del Río.

CAPÍTULO VII. RESULTADOS Y PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

VII.1. Análisis DAFO

Para realizar un análisis DAFO del territorio de la Vía Verde, se ha elaborado un documento basado en la información provista. Este análisis cubre las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas asociadas con el desarrollo de la Vía Verde, utilizando datos específicos y referencias del trabajo.

El análisis DAFO está compuesto por cuatro bloques principales. La “D” son las Debilidades: factores negativos que pueden limitar la efectividad o crecimiento de la Vía Verde. Esto podría incluir la falta de infraestructura turística adecuada o problemas de accesibilidad en muchas partes del territorio analizado. La letra “A” son las Amenazas, factores externos negativos que podrían poner en riesgo el éxito de la Vía Verde. Esto podría incluir riesgos ambientales, cambios desfavorables en la economía o en las políticas gubernamentales. La letra “F” son las Fortalezas: factores internos positivos que la Vía Verde ya posee y que le dan una ventaja sobre otros destinos turísticos. Por ejemplo, su ubicación estratégica y la existencia de atractivos culturales en la zona. Y, por último, la letra “O” son las Oportunidades, factores externos positivos que la Vía Verde puede aprovechar para mejorar su posicionamiento o expandirse. Estas oportunidades podrían surgir de tendencias de mercado, cambios en políticas públicas o financiación disponible para proyectos sostenibles.

Este análisis es una herramienta clave de planificación estratégica que permite identificar los factores internos y externos que afectan a un proyecto. En el contexto de la Vía Verde de las Cuencas Mineras, realizar un análisis DAFO es esencial para entender las circunstancias actuales que pueden influir en el éxito o fracaso del proyecto. Este análisis proporciona una visión clara de las áreas en las que la Vía Verde tiene ventajas competitivas, los retos que enfrenta, las oportunidades que puede aprovechar y las amenazas que debe considerar.

El interés principal en este caso es proporcionar una evaluación integral que facilite la toma de decisiones informadas sobre cómo potenciar las fortalezas de la Vía Verde, superar sus debilidades, capitalizar las oportunidades y mitigar las amenazas. Esto no solo es crucial para el desarrollo sostenible de la infraestructura, sino también para maximizar su impacto económico, social y ambiental en la región.

Este análisis DAFO se utilizará para desarrollar propuestas de actuación que se adapten a las realidades y necesidades del territorio. A través de este análisis, se identificarán áreas clave donde se pueden implementar mejoras, se desarrollarán estrategias para superar los desafíos identificados, y se formularán planes para aprovechar las oportunidades. El DAFO servirá como una base sólida para guiar las decisiones estratégicas futuras y asegurar el desarrollo exitoso y sostenible de la Vía Verde.

VII. 1. 1. Debilidades

- Existe una concentración de las actividades económicas en los pueblos más poblados, creando desequilibrios territoriales que limitan el desarrollo equitativo y la diversificación turística en áreas menos pobladas. Esto podría reducir el potencial de crecimiento en comunidades más pequeñas y menos desarrolladas a lo largo de la vía verde.
- La disminución constante de habitantes y el aumento en la edad promedio podrían reducir la dinámica y la diversidad de la oferta turística afectando también la disponibilidad de trabajadores para el sector.
- La economía local depende significativamente de empresas foráneas para el desarrollo industrial, lo cual podría restringir la creación de valor local y diversificación económica, afectando indirectamente los servicios turísticos.
- La falta de infraestructura adecuadas para el turismo y la escasa promoción del patrimonio cultural limitan el atractivo de la región como destino turístico.
- La carencia de una red turística de empresa del sector que desarrollen la actividad en el territorio.
- La zona muestra un desarrollo turístico incipiente con una oferta limitada de infraestructuras para el turismo ambiental, restringiendo las actividades y atracciones disponibles para los visitantes.
- A pesar de la financiación obtenida, existen limitaciones que podrían afectar la expansión y el mantenimiento continuo de la Vía Verde, así como la implementación de servicios complementarios. La gestión del mantenimiento de la infraestructura sigue siendo un desafío, especialmente en términos de financiación y logística a largo plazo.

VII. 1. 2. Amenazas

- La tendencia hacia la despoblación y el envejecimiento en las áreas rurales pueden comprometer la gestión efectiva y el mantenimiento de la Vía Verde de

las Cuencas Mineras. Estos factores pueden dificultar la detección temprana de incendios y el mantenimiento de servicios básicos, lo que podría resultar en una oferta turística disminuida y menos atractiva.

- Los riesgos ambientales como incendios forestales, sequías severas y proyectos energéticos invasivos pueden deteriorar los paisajes naturales y la biodiversidad de la zona. Esto podría afectar negativamente el atractivo de la Vía Verde como destino turístico, reduciendo su capacidad para atraer visitantes interesados en la naturaleza y el ecoturismo.
- La falta de inversión y la inestabilidad económica pueden limitar el desarrollo de infraestructuras turísticas de calidad y servicios complementarios de la Vía Verde. Esto podría resultar en una experiencia menos satisfactoria para los turistas y una menor competitividad en el mercado turístico regional.
- La polarización social y la falta de iniciativa emprendedora en las comunidades locales pueden crear un ambiente menos acogedor para los visitantes y restringir el desarrollo de servicios turísticos innovadores. Estos desafíos sociales pueden disminuir el atractivo de la Vía Verde para los turistas y afectar negativamente la percepción del área como un destino seguro y vibrante.
- La escasez de jóvenes y la falta de compromiso con la innovación y la formación en la zona pueden limitar la introducción de nuevas y atractivas ofertas turísticas en el territorio de la Vía Verde. Sin un enfoque renovado en la educación y el emprendimiento, es difícil mantener la relevancia del destino y atraer a un público diverso y dinámico.
- Los cambios en las políticas gubernamentales y las fluctuaciones económicas pueden impactar la financiación y el apoyo al proyecto.
- A pesar de los beneficios, siempre existe el riesgo de impacto ambiental y posible resistencia de algunos sectores de la comunidad local que podrían percibir el proyecto como una amenaza para el entorno natural o su estilo de vida.

VII.1.3. Fortalezas

- La ubicación estratégica de la Vía Verde de las Cuencas Mineras, cerca de importantes centros provinciales y su buena conectividad con otras provincias, facilita el acceso a un mayor número de visitantes. Esto no solo potencia el flujo turístico, sino que también puede incrementar el uso de la vía verde, haciendo que se convierta en un corredor importante para el turismo regional y nacional.
- La explotación sostenible de la masa forestal para biocombustible puede captar el interés de turistas enfocados en el ecoturismo y la sostenibilidad. También muestra el compromiso de la región con prácticas medioambientales responsables.
- La existencia de parques culturales, museos mineros, y geoparques en la zona enriquece la experiencia turística, ofreciendo a los visitantes una diversidad de actividades que pueden disfrutar mientras recorren la Vía Verde. Estos elementos culturales y naturales pueden ser decisivos para atraer a un público más amplio que busca experiencias enriquecedoras y educativas.
- La certificación por la calidad de los cielos nocturnos es un gran atractivo para los aficionados a la astronomía y actividades nocturnas. La Vía Verde puede organizar eventos y actividades que aprovechen esta certificación, atrayendo a turistas y aficionados a la observación de estrellas, lo que añade un valor único a la experiencia en la Vía Verde.
- La Vía Verde promueve el turismo sostenible y el uso de transportes no motorizados, en línea con las políticas ambientales y de movilidad sostenible de la región y de Europa. Este enfoque no solo ayuda a preservar el entorno natural, sino que también atrae a turistas que prefieren formas de viaje más sostenibles y menos invasivas.

VII. 1.4. Oportunidades

- El creciente interés en el desarrollo sostenible y la gestión responsable de recursos naturales ofrece una excelente oportunidad para integrar y promocionar prácticas ecológicas como atractivos turísticos clave.

- El incremento en la preferencia por el turismo rural y de interior, en especial aquel relacionado con el patrimonio natural y minero, abre caminos para el desarrollo de experiencias turísticas únicas y enriquecedoras como el proyecto de la vía verde.
- Situada entre Zaragoza y Teruel, esta área se beneficia de su posición central para acceder a fondos de cohesión europeos destinados a mejorar infraestructuras y servicios turísticos.
- La Vía Verde tiene el potencial de posicionarse como un destino clave para el turismo activo y ecológico, atrayendo a visitantes nacionales e internacionales interesados en el turismo sostenible.
- Existe la oportunidad de desarrollar nuevas asociaciones con entidades privadas y otros organismos gubernamentales para mejorar y expandir las instalaciones y servicios ofrecidos en la Vía Verde.

VII.2. Propuestas para el desarrollo turístico del territorio a partir de la oferta de la Vía Verde de las Cuencas Mineras

El objetivo general de este apartado es la creación de un producto turístico integral que aproveche el potencial de la Vía Verde de las Cuencas Mineras para fomentar el desarrollo económico y social de la comarca, basándose en la promoción del turismo sostenible, la valorización del patrimonio minero y natural, y la creación de experiencias diversificadas para diferentes tipos de visitantes (familias, deportistas, turistas culturales).

Dado que la Vía Verde atraviesa municipios con características heterogéneas, tanto en términos de patrimonio como de oferta turística, se han definido tres zonas diferenciadas:

Zona Sur: Turismo Natural y Geológico

Municipios: Aliaga, Cuevas de Almudén, Mezquita de Jarque, Palomar de Arroyos.

Propuesta de Producto:

“Rutas Naturales y Geológicas del Sur”

Descripción:

Esta propuesta se basa en la creación de rutas interpretativas en torno a los recursos geológicos y naturales presentes en esta zona, principalmente en Aliaga, que cuenta con el parque geológico como uno de sus principales atractivos y que proporciona una excelente oportunidad para el desarrollo de un turismo especializado en ecoturismo y geoturismo.

Actividades:

- Senderismo y rutas guiadas por el parque geológico de Aliaga y sus alrededores.
- Instalación de miradores panorámicos y paneles interpretativos que expliquen la historia geológica y minera del área.
- Talleres y visitas guiadas sobre la flora y fauna local, enfocados en el ecoturismo.
- Excursiones en bicicleta por senderos naturales.

Beneficios para la zona:

- Atraer a turistas interesados en la naturaleza y la geología, potenciando el ecoturismo.
- Generar oportunidades para empresas locales, como guías turísticos y servicios complementarios (restauración y alojamiento rural).

Recursos Necesarios:

Mejorar la señalización de las rutas, formar a guías locales, e invertir en infraestructuras de observación (miradores, paneles).

Zona Central: Turismo Cultural y Minero

Municipios: Utrillas, Escucha, Montalbán, Martín del Río, Vivel del Río

Propuesta de Producto: “Ruta del Patrimonio Minero y Ferroviario”

Descripción:

Aprovechando el fuerte legado industrial y minero de la zona, esta propuesta integra visitas al Museo Minero de Escucha, el parque temático de trenes en Utrillas, y recorridos por antiguas infraestructuras mineras. El objetivo es desarrollar un circuito temático en torno a estos recursos, resaltando el papel histórico de la minería y el ferrocarril en la región.

Actividades:

- Creación de un circuito turístico “Ruta Minera” que conecte los principales puntos de interés histórico-industrial de la zona, como minas, museos, estaciones ferroviarias, y antiguas fábricas.
- Tours guiados por exmineros o expertos locales, quienes cuenten la historia de la minería en la comarca.
- Organización de eventos temáticos durante fechas específicas (festivales de patrimonio minero).
- Introducción de trenes turísticos que recorran trayectos cortos como parte de la experiencia ferroviaria.

Beneficios para la zona:

- Fortalecer el turismo cultural e industrial, aprovechando los recursos ya existentes y atrayendo a turistas interesados en la historia minera y ferroviaria.
- Generar empleos en torno a la gestión del patrimonio y la guía turística.
- Incrementar el flujo de visitantes durante todo el año, no solo en temporada alta.

Recursos Necesarios: Restauración de antiguas estaciones y trenes, desarrollo de rutas ferroviarias turísticas, formación de guías locales y creación de material divulgativo.

Zona Norte: Turismo de Bienestar y Naturaleza

Municipios: Segura de Baños, Maicas, Cortes de Aragón, Plou, Muniesa.

Propuesta de Producto: “Bienestar y Cielos Estrellados”.

Descripción:

Basado en la oferta del balneario de Segura de Baños y en la certificación Starlight, se propone desarrollar un producto turístico de bienestar y naturaleza, centrado en el descanso, el ecoturismo y la observación de estrellas.

Actividades:

- Rutas de relajación: Senderos cortos diseñados para el disfrute tranquilo del entorno natural, conectados con el balneario.
- Turismo de observación astronómica: Instalación de áreas de observación de estrellas y la organización de eventos nocturnos que aprovechen la certificación de cielos estrellados.
- Paquetes de bienestar: Ofrecer paquetes turísticos que combinen la estancia en el balneario con actividades relajantes, como yoga al aire libre, senderismo ligero, y sesiones de spa.

- Talleres ecológicos: Actividades relacionadas con el medio ambiente, como la observación de aves o paseos guiados para conocer la flora local.

Beneficios para la zona:

- Atraer a un segmento de turismo específico, como parejas o turistas interesados en la naturaleza y el bienestar.
- Fortalecer la oferta de turismo fuera de la temporada alta, aprovechando las noches despejadas y las instalaciones del balneario.
- Crear nuevas oportunidades de negocio para pequeñas empresas dedicadas al turismo de salud y bienestar.

Recursos Necesarios: Promoción del balneario, mejora de infraestructuras de observación astronómica, desarrollo de senderos señalizados para turistas.

Propuesta General de Comercialización:

Creación de Paquetes Turísticos Integrales:

Agrupar las tres zonas bajo una oferta de paquetes turísticos que incluyan alojamiento, restauración y actividades en cada una de las zonas de la Vía Verde. Estos paquetes pueden ser de 3-5 días, integrando las diferentes experiencias según los intereses de los visitantes (naturaleza, cultura, historia). Incentivar la integración de alguna empresa privada, ayudaría a que fueran los gestores de estos paquetes y los organizadores.

Sin embargo, con la dificultad de la zona y la inversión que ello supondría para el empresario, podría ser una colaboración entre oficinas de turismo, ayuntamientos y comarca, los que, de manera global, podría ejecutar esta puesta en valor del territorio para, aunque no se lucren directamente, puedan ser los promotores de estos paquetes y hacer que la gente visite el territorio, servir de informadores y de enlace entre el visitante y los establecimientos o recursos del territorio.

Promoción Digital y Marketing:

Aprovechar la creciente tendencia del turismo rural y de interior, utilizando estrategias de marketing digital para promocionar la Vía Verde y sus zonas. Se recomienda el uso de redes sociales, blogs de viajes y plataformas de turismo rural.

Colaboración Público-Privada:

Fomentar alianzas entre las administraciones locales, empresas turísticas y asociaciones para mejorar la infraestructura y garantizar la sostenibilidad del proyecto.

CAPÍTULO VIII. CONCLUSIONES

En este apartado se sintetizan los principales hallazgos y resultados obtenidos a lo largo del análisis del proyecto de la Vía Verde de las Cuencas Mineras. Este trabajo ha abordado el impacto del turismo sostenible en el territorio, el aprovechamiento de los recursos naturales y culturales, y los retos asociados a la mejora de infraestructuras y servicios turísticos. En este apartado, se destaca cómo el proyecto contribuye al desarrollo económico y social de la región, así como las oportunidades futuras para consolidar la Vía Verde como un referente del turismo rural y sostenible.

La reconversión de antiguas infraestructuras ferroviarias en desuso ha permitido la creación de itinerarios turísticos atractivos, como la Vía Verde, potenciando el uso de medios de transporte no motorizados y fomentando la movilidad sostenible⁴².

Aunque la Vía Verde de las Cuencas Mineras ha logrado avances significativos, aún existen desafíos en cuanto a la mejora de las infraestructuras turísticas, la conectividad entre los municipios y la oferta de servicios esenciales para los turistas.

Se ha identificado una concentración de los servicios turísticos en las zonas más pobladas, lo que genera desequilibrios en el desarrollo de áreas menos habitadas. Es necesario diversificar y ampliar la oferta turística en estas zonas para maximizar su potencial.

Las tendencias actuales hacia el turismo rural, ecológico y sostenible presentan una gran oportunidad para que la Vía Verde siga atrayendo visitantes. Además, la posible inclusión de la vía en la red EuroVelo podría incrementar significativamente su visibilidad y atraer cicloturistas internacionales.

La Vía Verde de las Cuencas Mineras se alinea con los principios de sostenibilidad, promoviendo prácticas ecológicas en la región, como el uso de energías renovables y la protección del entorno natural. Esto no solo mejora la experiencia del visitante, sino

⁴² Vías Verdes 2023. Informe Web. Accesible en: <https://viasverdes.com/pdf/InformeWebGestores2023.pdf>

que también refuerza el compromiso de la comarca con la conservación del medio ambiente.

La participación de las comunidades locales en el desarrollo del proyecto ha sido clave para su éxito, fomentando un sentido de pertenencia y asegurando que los beneficios del turismo se distribuyan de manera equitativa entre los municipios implicados.

El inventario de recursos turísticos y servicios ha permitido identificar áreas de mejora, especialmente en lo que respecta al desarrollo de nuevas actividades y productos turísticos que complementen la experiencia en la Vía Verde, como el ecoturismo, el turismo cultural y las rutas gastronómicas.

A pesar del éxito inicial que pueda tener, el futuro desarrollo de la Vía Verde de las Cuencas Mineras dependerá en gran medida de la colaboración entre las administraciones públicas y el sector privado, así como de la obtención de recursos financieros para mantener y mejorar las infraestructuras a largo plazo.

En cuando a las **dificultades encontradas** para la realización del trabajo, una de las principales a lo largo del proceso ha sido la falta de información actualizada y detallada sobre algunos aspectos esenciales del proyecto, especialmente en lo relacionado con el número de plazas disponibles en los alojamientos turísticos y ciertos datos específicos sobre el trazado definitivo de la Vía Verde. Esto limitó la capacidad de análisis de estos aspectos.

Además, si bien mi posición como consejera comarcal y concejal del Ayuntamiento de Montalbán me permitió acceder a información privilegiada y a realizar entrevistas con actores clave, también encontré dificultades para justificar ciertos datos que, por ser del territorio, ya conocía de manera empírica, lo que me obligó a buscar fuentes adicionales para apoyar los conocimientos previos con información verificable y contrastada.

Evaluación del cumplimiento de los objetivos:

Respecto al grado de cumplimiento de los objetos planteados, el trabajo ha cubierto satisfactoriamente la mayoría de las metas establecidas, aunque quedan ciertos aspectos pendientes o que requieren de un mayor desarrollo.

Por ejemplo, el análisis y desarrollo de una propuesta de producto turístico en torno a la Vía Verde ha sido cubierto de manera integral, identificando los recursos turísticos de cada zona, la infraestructura de alojamiento disponible y proponiendo acciones para mejorar el aprovechamiento turístico de la región. Sin embargo, la ausencia del trazado definitivo ha dificultado una evaluación más precisa del impacto que este podría tener en la conectividad de las zonas analizadas.

Conclusiones finales y aspectos pendientes

A pesar de las dificultades encontradas, este Trabajo de Fin de Máster ha cumplido en gran medida los objetivos propuestos. No obstante, en el futuro, habrá aspectos interesantes que analizar, como realizar una evaluación más profunda del trazado de la Vía Verde una vez esté disponible, así como un análisis más detallado del impacto económico que el desarrollo turístico podría tener en las zonas menos favorecidas, una vez que la Vía Verde esté en funcionamiento.

También sería relevante trabajar en propuestas concretas de colaboración público-privada que potencien la oferta turística en los municipios con menor desarrollo, asegurando una distribución más equitativa de los beneficios del turismo en toda la comarca.

En resumen, este trabajo ha proporcionado un análisis detallado de la situación actual y las oportunidades de desarrollo turístico en la comarca de las Cuencas Mineras, y ha sentado las bases para futuros estudios y acciones que continúen mejorando la oferta turística y la infraestructura de la región.

CAPÍTULO IX. BIBLIOGRAFÍA/WEBGRAFÍA.

Association Européenne des Voies Vertes AISB. Declaración de Lille (2000). Accesible en: <https://www.aevv-egwa.org/es/declaracion-para-una-red-verde-europea/>

Aycart, C. (2001): Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo. En: Informes de la Construcción, Vol 53, nº475. Accesible en: https://www.researchgate.net/publication/26524447_Vias_verdes_reutilizacion_de_ferrocarriles_en_desuso_para_movilidad_sostenible_ocio_y_turismo

Cuellar, D. et al. (2022): Renfe y los albores del boom turístico en España, 1941-1964. En: Estudios Turísticos 223 pp.191-214. Accesible en: <https://estudiosuristicos.tourspain.es/index.php/ET/article/view/28/27>

Documento de síntesis. Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo. Vías Verdes. Marzo 2008.

European Greenways Association (EGWA) (2016). Declaración para una red verde. Información accesible en: <https://www.aevv-egwa.org/es/declaracion-para-una-red-verde-europea/>

European Greenways Association (EGWA) (2016). Proyectos Europeos. En: <https://www.aevv-egwa.org/es/proyectos/>

Gavira, A. y Ventura, J.(2017): Evolución y panorama actual de la red ferroviaria en Andalucía. En: Cuadernos Geográficos 56 (2). Pp.283-305

Gobierno de España 2019. Desarrollo Rural en la página: https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/estudiodeusoeimpactosocioeconomicocn-vv2019_tcm30-514355.pdf

Hernández et al. 2011. Artículo sobre Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pág. 7-8

Hernández et al. 2011. Artículo Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pág 19-42

Hernández et al. 2011. Artículo Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes. Fondo Social Europeo, Fundación Biodiversidad y Fundación Ferrocarriles Española. Pág. 47-45.

La Comarca 2023. Comarca Cuencas Mineras, vías verdes. Accesible en: <https://www.ccuencasmineras.es/comarca-la-comarca-inicia-una-campana-de-apoyo-a-las-vias-verdes/>

La Comarca 2023. Comarca Cuencas Mineras, vía verde, Mezquita de Jarque-Muniesa. Accesible en: <https://www.lacomarca.net/cuencas-mineras-construiran-via-verde-muniesa-mezquita-de-jarque/>

La Fundación de Ferrocarriles Españoles. Accesible en <https://ffe.es/transparencia/mision-y-objetivos.asp#>

Ofycumi 2024. <https://ofycumi.com/wp-content/uploads/2024/04/PUBLICACION-EN-EL-BOA.pdf>

Ofycumi 2024. Convenio con comarca Cuencas Mineras. Accesible en: <https://ofycumi.com/wp-content/uploads/2024/04/CONVENIO-FIRMADO-COMARCAOFYCUMI-SEDE-ELEC.pdf>

Serra, M. (2017): Las vías verdes como política multinivel. Tesis doctoral. Accesible en: <https://gredos.usal.es/handle/10366/137332>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2024) Vías Verdes. Accesible en: <https://rutas.viasverdes.com/es/>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2023). Informe Web. Accesible en: <https://viasverdes.com/pdf/InformeWebGestores2023.pdf>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2023). Itinerarios. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/index.asp>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2023). Itinerarios. Vía Verde de la Tarazonica. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/tarazonica/index.asp>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2023). Itinerarios. Vía Verde de Val de Zafán. Accesible en: <https://viasverdes.com/itinerarios/val-de-zafan/>

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2023). 30 años. Accesible en: <https://viasverdes.com/30Anios/>

ANEXOS

Anexo I

Tabla de iniciativas de emprendedores locales relacionadas con las Vías Verdes con datos extraídos a partir del Artículo “Desarrollo Sostenible y Empleo en las Vías Verdes” de la Fundación de Ferrocarriles Españoles, el Fondo Social Europeo y la Fundación Biodiversidad.

Iniciativa	Descripción
Servicios “Patrulla Verde” en Vía Verde de la Sierra y La Jara	Este servicio, desarrollado por la Fundación Vía Verde de la Sierra, emplea directamente a tres monitores medioambientales locales. Sus funciones incluyen dar información a los visitantes, vigilar el itinerario, recoger información sobre los usuarios y prestar ayuda en situaciones de necesidad.
Empresa local “Via Viva” en Vía Verde de la Sierra	Ofrece servicios de préstamo de bicicletas, así como carritos porta-bebés, tandems, sillas porta-bebés y bicicletas

	<p>eléctricas. También proporciona alojamiento y un servicio de taxi para trasladar a los usuarios de un punto a otro de la Vía Verde.</p>
<p>Empresa Ecoaltea en Vía Verde de La Jara</p>	<p>Ofrece actividades de ocio activo, alquiler de bicicletas, tiro con arco, paintball, excursiones, etc. Además, presta servicios de agricultura ecológica y se encarga del mantenimiento de la vía en días laborables.</p>
<p>Empresas vinculadas a Vías Verdes de Girona</p>	<p>El Consorci Vies Verdes de Girona ha visto un crecimiento significativo en el número de empresas privadas asociadas, incluyendo alojamientos rurales, restaurantes, pequeños hoteles, empresas de alquiler de bicicletas y servicios a los usuarios</p>
<p>Beniemocions en Vía Verde del Baix Ebre</p>	<p>Ofrece actividades como piragüismo y senderismo en la zona de la Vía Verde, además del alquiler de bicicletas para cicloturistas.</p>
<p>Bicicletas Verde Vía en Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla:</p>	<p>Esta iniciativa privada ofrece servicios de alquiler de bicicletas y complementos, así como actividades de senderismo y recorridos por la Vía Verde.</p>
<p>Rutas Pangea</p>	<p>Especializada en senderismo y cicloturismo, ofrece paquetes turísticos que incluyen las Vías Verdes como recurso principal.</p>
<p>Tritón en Castro Urdiales (Cantabria)</p>	<p>Fundada por dos mujeres tras terminar su experiencia en un Taller de Empleo de Educación Ambiental, ofrece servicios en programas de educación ambiental y actividades de senderismo y cicloturismo.</p>
<p>Mujeres emprendedoras en las Vías Verdes de Carreño (Asturias):</p>	<p>Inicialmente formaron una cooperativa para ofrecer servicios turísticos, como visitas guiadas por la Vía Verde, pero posteriormente una emprendedora continuó con el servicio de manera individual.</p>
<p>Centros BTT privados en Vías Verdes del Bidasoa y Senda del Oso:</p>	<p>Ofrecen alquiler de bicicletas, rutas guiadas, puntos de información y otros servicios relacionados con el cicloturismo en estas zonas.</p>