

# Características sociodemográficas de los deportistas turistas de las vías verdes en Andalucía

## *Sociodemographic Characteristics of Athletes-Tourists using the Greenways in Andalusia*

**PABLO LUQUE VALLE**

Departamento de la Familia Profesional de Actividades Físicas y Deportivas  
IES Luis Carrillo de Sotomayor. Baena-Córdoba (España)

**SOCORRO REBOLLO RICO**

Departamento de Educación Física y Deportiva  
Universidad de Granada (España)

Correspondencia con autor

Pablo Luque Valle  
[pluquevalle@hotmail.com](mailto:pluquevalle@hotmail.com)

### Resumen

Las vías verdes son antiguos trazados del tren reconvertidos en infraestructuras no motorizadas para usos deportivoturísticos. España cuenta con 2.100 kilómetros donde planificar actividades y/o viajes. Hemos estudiado quince vías verdes acondicionadas de Andalucía para analizar su modelo de uso-visita de los deportistas-turistas. Utilizamos una metodología cuantitativa de corte no experimental, seccional y descriptivo. Como técnica de obtención de datos empleamos la encuesta y el instrumento ha sido el cuestionario. Con una población infinita ( $N=\infty$ ) y una muestra de  $n=457$ , repartidos en un muestreo estratificado, hemos establecido un error muestral de  $e_m = \pm 4,68\%$  y un nivel de confianza del 95,5 % ( $2\sigma$ ), considerando una desviación típica  $p/q = 50\%$ . La tasa de respuesta fue del 100 %. Como resultados podemos afirmar que el perfil coincide con hombres, en la mayoría de 36 a 50 años de edad, de nacionalidad española, en situación de casado-conviviendo y activo-ocupado, con estudios primarios, sin discapacidad y los desplazamientos principalmente se realizan caminando y/o bicicleta y acompañados.

**Palabras clave:** vías verdes, actividades físicas en la naturaleza, turismo deportivo y perfil sociodemográfico

### Abstract

#### *Sociodemographic Characteristics of Athletes-Tourists using the Greenways in Andalusia*

*The greenways are former railway lines converted into non-motorized infrastructures for sports-tourist use. Spain has 2,100 kilometres of them in which to plan activities and/or trips. We studied fifteen upgraded greenways in Andalusia to analyse the usage-visit model of the athletes-tourists who use them. We used a quantitative non-experimental, sectional and descriptive method. To compile data we used a survey and the instrument for this was a questionnaire. With an infinite population ( $N=\infty$ ) and a sample of  $n=457$ , divided into stratified sampling, we established a sampling error of  $e_m = \pm 4.68\%$  and a confidence level of 95.5% ( $2\sigma$ ), assuming a standard deviation  $p/q=50\%$ . The response rate was 100%. The results confirm that the profile matches mostly men, aged between 36 and 50, of Spanish nationality, who are married or living with their partner, active and employed, with primary school education, without a disability and whose main forms of transport are walking and/or cycling and they are accompanied.*

**Keywords:** greenways, outdoor physical activities, sports tourism and sociodemographic profile

## Introducción

### ¿Qué son las vías verdes?

España, a diferencia de otros países, presenta una especificidad muy clara y concisa, solo se consideran vías verdes (VV) a “los antiguos trazados ferroviarios en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados” (Aycart, 2010b, p. 3). Se trata de una infraestructura lineal creada y pensada para ser utilizada en el ámbito deportivo, turístico, educativo, ambiental, cultural, etc. La

Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en 1993 puso en marcha el Programa nacional de vías verdes. Desde entonces, es el órgano encargado de coordinar, informar y promocionar las VV.

Actualmente contamos con 2.100 kilómetros de VV repartidos en 108 itinerarios operativos por España, siendo Andalucía la comunidad autónoma con mayor número. La construcción de estas infraestructuras lineales requiere de unas consideraciones básicas para

ser homologadas como tales, entre estas podemos citar: accesibilidad universal, señalización homologada, delimitación de cada infraestructura y equipamiento, acondicionamiento apropiado, creación de servicios, prohibición del uso de vehículos a motor, etc. (Aycart & Hernández, 2007).

### Planteamiento del problema

La conjunción de deporte, turismo y medio ambiente es una realidad que está en auge, aumenta y se diversifica (Latiesa, Rebollo, & Paniza, 2002; Moscoso, 2008). Como apunta Puig (1996, citado por Moscoso, 2006) el deporte pasa de ser un problema social a una preocupación sociológica; es decir, un problema científico, y se solicitan investigaciones en el ámbito de las actividades físicas y del turismo deportivo en la naturaleza (Miranda, Lacasa, & Muro, 1995; Moscoso, 2006; Rivera, 2007).

Los espacios deportivos turísticos en el medio natural han sido objeto de estudio desde distintas áreas: ciencias ambientales (Farias, 2000; Faleroni, 2001; Gómez-Limón, Medina, Atance, & Garrido, 2003), turismo deportivo (Rebollo, 2002a) o geografía (Luque, 2006). En ninguno se estudian o se nombran las VV, en cambio, se enumeran puertos deportivos, senderos, espacios naturales protegidos, estaciones de esquí, embalses, campos de golf, etc. Los trabajos sobre el cicloturismo (González & Santana, 2009) y senderismo (Moya, 2004; Prames,

2003) tampoco consideran las VV; en cambio, exigen mayor número de investigaciones en estos sectores. El estudio realizado por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (MITC) en torno a la creación del producto cicloturismo en las VV igualmente afirma que son pocos los trabajos y mediciones que se han realizado sobre estas, siendo una demanda de las entidades gestoras (MITC, 2008).

### Método y material

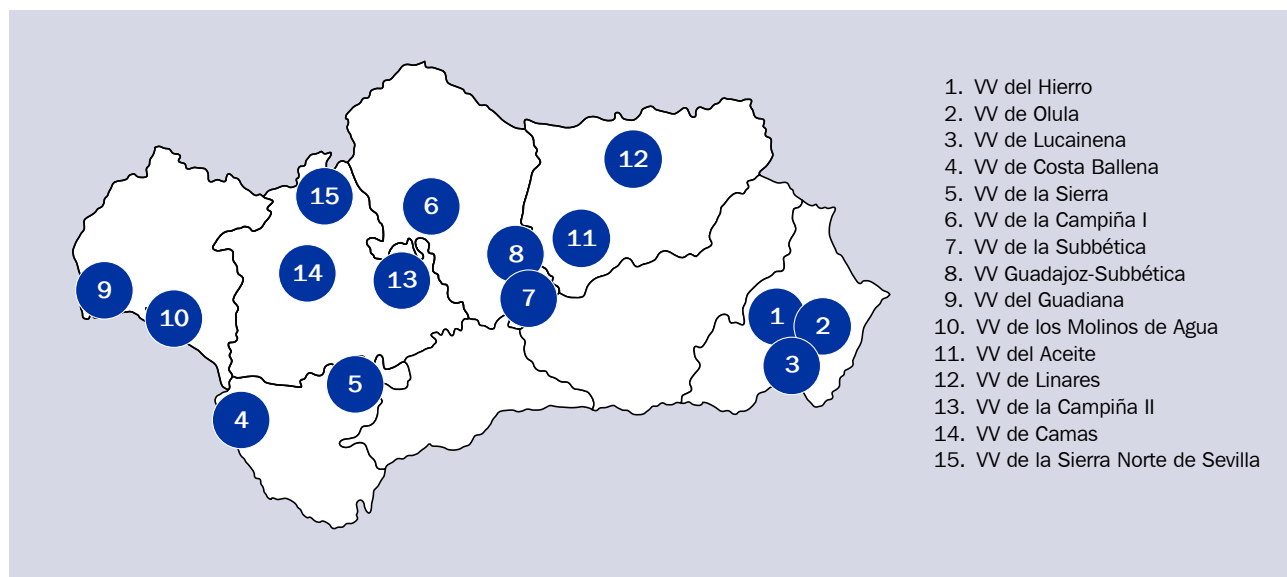
El diseño utilizado es no experimental, seccional y descriptivo (Sierra, 2001), todo ello enmarcado en la metodología cuantitativa y encuadrado en el área temática de análisis de la estructura social del deporte (Moscoso, 2006).

### Objetivo y variables

Buscamos conocer el perfil sociodemográfico de los deportistas-turistas de las VV andaluzas. Las variables estudiadas fueron los datos de identificación, situación actual, nivel de estudios, discapacidad y uso actual.

### Población y muestra

Nuestra investigación se centrará en las quince VV andaluzas consideradas acondicionadas por la FFE en el momento del estudio (*fig. 1*).



**Figura 1.** Vías verdes acondicionadas de Andalucía. (Fuente: Luque, 2011)

El universo, lo constituyen los usuarios-visitantes nacionales y/o extranjeros de las VV andaluzas acondicionadas, se trata de una población infinita ( $N = \infty$ ). La muestra fue una selección de usuarios-visitantes no motorizados nacionales y/o extranjeros de las VV andaluzas acondicionadas ( $n = 457$ ). Establecimos un error muestral del  $\pm 4,68\%$  y un nivel de confianza del  $95,5\%$  ( $2\sigma$ ), considerando una desviación típica  $p/q = 50\%$  (Arkin y Colton, 1967, en Sierra, 2001). La tasa de respuesta fue del  $100\%$ .

La unidad muestral tenía las siguientes características: mayores de 16 años; haber realizado, al menos, algún tramo de la VV; y no escoger a trabajadores de dicha infraestructura. Utilizamos un muestreo aleatorio o probabilístico y estratificado, identificando cada VV como un estrato. Para el reparto de la muestra utilizamos una afijación de compromiso entre uniforme y proporcional, estableciendo que todas y cada una de las VV tuvieran como mínimo una muestra de 5 elementos. El reparto de la muestra fue autoponderada.

La aplicación del cuestionario se desarrolló en otoño (octubre a diciembre de 2010), en días laborales (martes y viernes), fines de semana (sábado y domingo) y días festivos y en horario de mañana, mediodía y tarde. Respecto a lo puntos de muestreo (PM) se buscó estudiar el deporte y/o turismo en su ambiente natural (De Lucas, 2003); es decir, en origen. Faleroni (2001), Farias (2000) y García (2000) consideran necesario realizar un análisis previo de la ecología de la calle. Para su selección el equipo investigador se trasladó previamente a cada una de las VV para conocerlas y seleccionar los posibles puntos de encuestación. Finalmente los treinta y tres espacios de muestreo utilizados cumplieron algunas de las siguientes condiciones: en función de los kilómetros de la VV ( $\leq 10$  km.: 1 PM.,  $> 10$  y  $< 30$  km.: 2 PM y  $\geq 30$  km.: 4 PM), tendencia natural de afluencia de público (cercanos a localidades, áreas de descanso, equipamientos ecoturísticos,...), espacios amplios y cómodos, acceso por carretera para trasladar los materiales y una distancia entre p.m.  $\geq 5$  kilómetros.

La selección del encuestado/a se realizó a través de una estrategia aleatoria (Manzano y González, 1998, p.104), concretamente por medio de criterios numéricos en función: del grupo de usuarios-visitantes ( $\leq 5$  sujetos: 1 voluntario/a y  $\geq 6$  sujetos: 2 voluntarios), del número de usuarios-visitantes por año ( $\geq 30.000$  usuarios/año:  $x=5$  y  $< 30.000$  usuarios/año o donde no existían datos:  $x=3$ ) y, al menos una unidad muestral en cada uno de los puntos de muestreo seleccionados.

## Material empleado

La técnica de obtención de datos utilizada fue la observación documental y la observación mediante la encuesta; dentro de esta, el instrumento de recogida de información que usamos fue el cuestionario. La aplicación de este ha sido entrevista personal a los usuarios-visitantes nacionales y autoadministrado a los extranjeros (el cuestionario fue traducido al francés, inglés y portugués), previo consentimiento del sujeto. El cuestionario presenta validez de contenido y una fiabilidad a través del coeficiente de alfa de Cronbach con un valor sustancial (Sierra, 2001) de  $.562$  y su intervalo de confianza al  $95\%$  es de  $.34-.74$  (usando la distribución F-Snedecor).

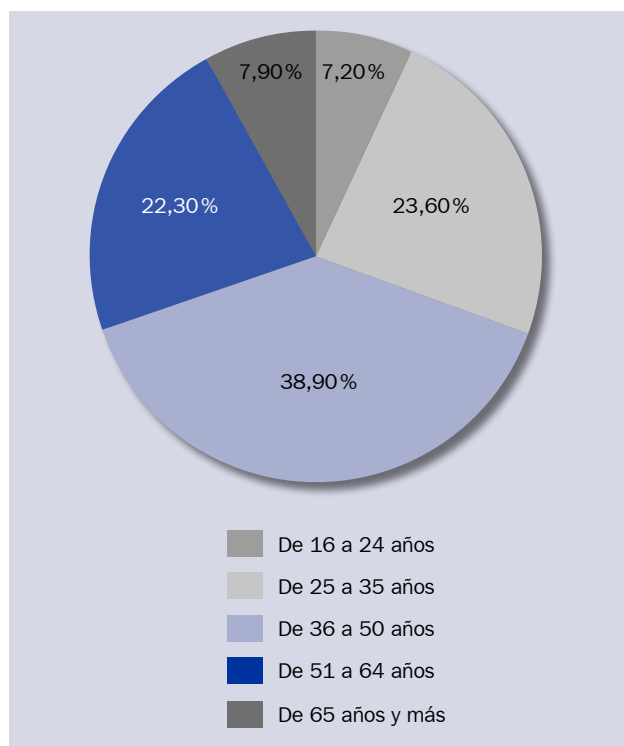
## Resultados y discusión

El análisis estadístico descriptivo de los datos se ha llevado a cabo mediante el paquete informático SPSS.15.

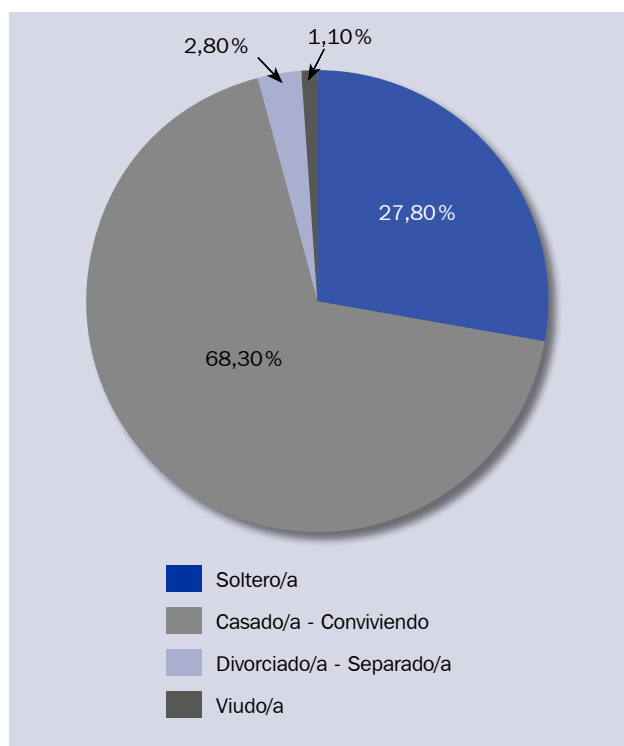
En las VV andaluzas, los hombres representan al  $77\%$  de las personas usuarias, y las mujeres al  $22,3\%$ . Esta es la tónica general para las VV nacionales (FFE, 1998 y 2003; Fundación VV de la Sierra y otros, 2005 y 2008; ESECA, 2005). Donde sí está la diferencia es en los porcentajes resultantes, encontrándose en nuestra investigación una de las diferencias más alta entre ambos sexos. Pocos son los casos nacionales en los que la presencia de la mujer supera al hombre (MMA, 2003; Mundent y Coenders, 2006). El panorama internacional no difiere mucho de lo encontrado en España, a nivel europeo contamos con el trabajo realizado en Bélgica por RAVeL (Debatty, 2006) y en el Tour de Borgoña francés (Perrusson y Mercat, 2010) donde el hombre utiliza más estas infraestructuras que la mujer. En Estados Unidos, en Heritage Rail Trail County Park (2007) y en investigaciones realizadas por Rails-to-Trails Conservancy (RTC) en 2006, 2008, 2009a y 2009b determinaron mayor asistencia masculina. Sin embargo, en Armstrong Trail (RTC, 2010) destaca la presencia femenina al igual que el último estudio realizado en 2005 por la Vélo Québec Association (VQA) en Quebec (Canadá).

Las edades que más presencian tienen en las VV en Andalucía son las franjas centrales, entre las que destaca el tramo de edad "de 36 a 50 años" con un  $38,9\%$  (fig. 2).

Los resultados obtenidos en los diversos trabajos consultados nos dan datos muy dispares. Los tramos de edad mayormente encontrados se encajarían en la edad adulta, madurez y vejez. Los sondeos que han presentado datos similares a los hallados en nuestro análisis son



▲ **Figura 2.** Distribución de frecuencias por edad. (Fuente: Luque, 2011)



▲ **Figura 3.** Distribución de frecuencias por estado civil. (Fuente: Luque, 2011)

los de la FFE (1998 y 2003) y en la VV de la Sierra y VV del Litoral (MMA, 2003). A nivel internacional los trabajos que obtienen franjas de edades semejantes al nuestro son los desarrollados por RAVeL (2006) y la red ciclista en Quebec (VQA, 2005). Entre los resultados diferentes tenemos los trabajos realizados en la VV de la Sierra (2005 y 2008) que obtienen franjas más jóvenes; VV del Aceite (ESECA, 2005) y VV de Camas (MMA, 2003) donde el tramo supera los 50 años y en las VV de Girona (Mudent y Coenders, 2006) y VV del Tajuña (FFE, 2003) los usuarios presentan edades que superan la edad de 60 años. En Francia, en el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010) la edad de los visitantes mayoritariamente es “de 50 a 59 años” con un 27 %. En Estados Unidos el rango de edad “entre 46 a 55 años” destaca en Heritage Rail Trail County Park (2007), Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006) y Ghost Town Trail (RTC, 2009); en Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008), Schuylkill River Trail (RTC, 2009) y Armstrong Trail (RTC, 2010) el intervalo de edad mayoritario es “entre 46 a 55 años”.

En Andalucía la procedencia de la muestra mayoritariamente residen en España con un 99,3 % de casos frente al insignificante 0,7 % para los residentes en el extranjero. Igual tendencia la encontramos en otros estudios nacionales e internacionales donde la presencia de foráneos apenas tiene importancia: en la VV de la Sierra (2008) se llegó a un 4,65 % de extranjeros y el trabajo del MMA (2003) revela un 0,66 % de foráneos. En el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010) el 40 % de los turistas son extranjeros, frente al 60 % de los nacionales. Y en Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006) el 99,7 % son residentes en Estados Unidos mientras que el 0,3 % son extranjeros. No obstante, lo común es la no presencia de extranjeros: VV del Tajuña (FFE, 2003) y VV del Aceite (ESECA, 2005) en España; fuera de nuestras fronteras tenemos Heritage Rail Trail County Park (2007), Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008), Schuylkill River Trail (RTC, 2009), Ghost Town Trail (RTC, 2009) y Armstrong Trail (RTC, 2010) donde todos los encuestados eran de Estados Unidos y en el trabajo realizado en Canadá (VQA) el 100 % de los casos fueron del Quebec.

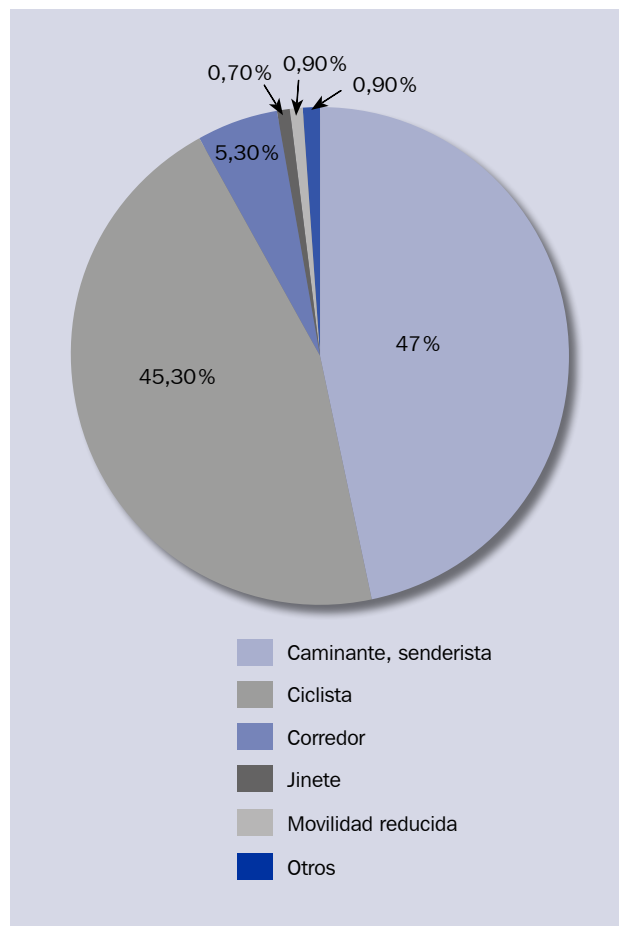
En la región andaluza el estado civil más usual entre los usuarios-visitantes de las VV es “casado/a-conviviendo” con un 68,3 % y en segundo lugar, “soltero/a” con 27,8 % (fig. 3).

La situación sociolaboral más común en la población estudiada es de “activa/ocupada” (59,5 %) seguido de

“activa/desempleada” (14,0 %) y en tercer lugar se encuentra la “prejubilada/jubilada/pensionista” (13,3 %). El perfil sociolaboral de los usuarios de VV a nivel nacional e internacional es principalmente de trabajadores (VV de la Sierra, 2005 y 2008; VV del Tajuña, 2003; Tour de Borgoña, 2010) aunque el estado de jubilado-pensionista se encuentra en alza (VV del Tajuña, 2003; Tour de Borgoña, 2010). Respecto al nivel de estudios, en Andalucía la mayor representación es el de “educación primaria” (30,2 %). Es revelador que los “estudios universitarios” (medio, superior y postgraduado) suman un total de un 26,9 % de los casos; por tanto, inferior a la educación primaria. Al contrario encontramos en el Tour de Borgoña (Perrusson y Mercat, 2010) donde el estatus más importante lo tienen los “estudios universitarios” con un 27 % y entre los usuarios de la bicicleta en Quebec (VQA, 2005), el nivel mayoritario lo tienen los “estudios secundarios” con un 38 %.

Como se advierte en el marco teórico las VV se crearon bajo los principios de universalidad y accesibilidad. Sin embargo, entre los usuarios-visitantes de las VV el colectivo de “discapacitados” es representado por un 3,5 %; en el trabajo sobre la VV del Tajuña (FFE, 2003) en el modo de uso entre los visitantes aparece la “movilidad reducida” con un 2 %.

La forma de uso-visita a las VV andaluzas se reparte principalmente entre caminantes (47 %) y ciclistas (45,3 %), no llegando el resto de usos-visitantes al 8,5 % (fig. 4). Al contrario que en Andalucía, la forma de uso de las VV españolas estudiadas por distintos trabajos (FFE, 1998 y 2003; MMA, 2003; VV de la Sierra, 2005) destaca sobremanera el uso de la bicicleta. En Europa la hegemonía de los ciclistas superan el 60 % de los usuarios del Tour de Borgoña, (Perrusson y Mercat, 2010) y RAVeL (Debatty, 2006). Similares datos se obtuvieron en Norteamérica en York County Heritage Rail Trail (2004), Heritage Rail Trail County Park (2007), Pine Creek Rail Trail (RTC, 2006) y Ghost Town Trail (RTC, 2009); en otras, la hegemonía del ciclismo desciende a valores entornos al 45 % en Perkiomen Rail Trail (RTC, 2008) y Schuylkill River Trail (RTC, 2009). Por contra, los senderistas son mayoría en las VV de la provincia de Girona (Mudent y Coenders, 2006) y en Madrid, en la VV del Tajuña (FFE, 2003) para los residentes. En Irlanda, en el trabajo publicado en 1994 por Great Southern Trail Action Group (GSTAG) se afirma que el caminar es la actividad más popular. En Estados Unidos, rara excepción se ha encontrado en Armstrong Trail (RTC, 2010).



▲ **Figura 4.** Distribución de frecuencias por forma de uso-visita. (Fuente: Luque, 2011)

Los deportistas-turistas en las VV de Andalucía seguían la siguiente distribución: “solo” en un 42,5 %, en “pareja” en un 31,3 % y en “grupo” (entendido este con tres o más acompañantes) en un 26,3 % de los casos. En la comparación de datos vemos que lo normal en las VV analizadas por estudios nacionales e internacionales, es el desplazamiento en grupo, al igual que en nuestro trabajo. El 34,59 % visita las VV en “pareja/familia” según el sondeo de la FFE (1998). En cambio, en el trabajo del MMA (2003) la agrupación de usuarios-visitantes típica es “grupos” con un 48 % del total, seguidos del 27 % para “dos personas”. En la VV del Tajuña (FFE, 2003), entre los residentes los resultados informan que la movilidad de carácter “individual” representa el 58 %; para los visitantes, lo normal es el desplazamiento en “grupo” con un 62 % y en “pareja” es el 27 %.

En las vías estudiadas por RAVeL (Debatty, 2006) se advierte que más de la mitad la usaban en “solitario”.

Los resultados en la Heritage Rail Trail County Park (2007) dicen que el 40,3 % utilizan la VV con más de 3 personas y el 38,9 % lo hacen “one other person” (pareja). El trabajo desarrollado en Irlanda (GSTAG, 1994) indica que la mayoría de los usuarios (51 %) prefieren el ejercicio en la VV con los demás.

## Conclusiones y líneas futuras

Las conclusiones que podemos extraer a tenor de los resultados expuestos anteriormente serían las siguientes:

- La presencia del hombre supera a la de la mujer en las VV andaluzas. No obstante, esta diferencia en alguna VV se ve reducida e incluso se han intercambiado los porcentajes. Las franjas de edad más usuales están repartidas entre la edad adulta y la madurez, aunque la vejez está empezando a aparecer con fuerza en las VV y queda pendiente la aparición de las edades más jóvenes.
- Las VV andaluzas son infraestructuras que acogen a un muy bajo porcentaje de extranjeros. En cambio, su potencial como infraestructuras turísticas es muy elevado.
- El principal estado civil presente en las VV de Andalucía es el de casado/conviviendo. Respecto a la situación laboral lo abundante son usuarios-visitantes trabajadores, aunque poco a poco el prejubilado/jubilado/pensionista va adquiriendo importante presencia.
- Los usuarios-visitantes de VV en Andalucía presenta escaso nivel de estudios (educación primaria); por el contrario, en otras VV la formación es superior.
- A pesar del carácter de accesibilidad y universalidad, la presencia de discapacitados aún es muy escasa en las VV andaluzas.
- No hay una hegemonía clara en la forma de uso en las VV de Andalucía, aunque es ligeramente superior el caminar en contra de lo hallado en otros estudios donde lo genérico es el desplazamiento en bicicleta. En sintonía a lo anterior, en estas lo mayoritario es encontrar desplazamientos de *viaverdistas* acompañados, aunque con una importante presencia del solitario; en otros trabajos destaca sobremanera el desplazamiento en grupo.

Por tanto, el perfil tipo del usuario-visitante de las vías verdes en Andalucía coincide con hombres, de 36 a

50 años de edad, de nacionalidad española, en situación de casado-conviviendo y activo-ocupado, con estudios primarios, sin discapacidad y los desplazamientos principalmente son realizados caminando y/o bicicleta y van acompañados.

España es un país con muchos kilómetros en VV, sería interesante generalizar este tipo de estudios a más rutas y a más regiones. De igual modo, sería necesario realizar trabajos longitudinales para conocer la evolución del perfil sociodemográfico de los usuarios-visitantes de las VV en Andalucía.

## Conflicto de intereses

Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

## Referencias

- Aycart, C., & Hernández, A. (2007). *Caminos Naturales-Vías Verdes su adecuación al desarrollo rural sostenible*. Madrid: Dirección del programa Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Aycart, C. (2010b). Vías Verdes. Desarrollo Sostenible y Cohesión Territorial. En el *10º Congreso Nacional del Medio Ambiente. Cumbre del Desarrollo Sostenible*. Madrid, 22-26 de noviembre de 2010 (pp. 1-16).
- Debatty, M. D. Etude de fréquentation et d'impact économique du RAVEl 2002 [en línea]. En 4º Conférence Européenne sur les voies vertes. Voies vertes urbaines et périurbaines. Actes du Colloque, 6, 7 y 8 de noviembre de 2003. Belgique (pp. 164-168). Recuperado de [http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Dwnld/RAVeL/Actes\\_colloque\\_Liege\\_2003.pdf](http://mrw.wallonie.be/DGATLP/DGATLP/Pages/DAU/Dwnld/RAVeL/Actes_colloque_Liege_2003.pdf).
- De Lucas, F. (2003). Psicología social del turismo. En M<sup>a</sup> A. Rubio (Coord.), *Sociología del turismo* (pp. 191-212). Barcelona: Editorial Ariel.
- ESECA (2005). *Análisis sobre realidad y potencialidades turísticas de la Vía Verde del Aceite*. Trabajo inédito. ESECA.
- Fariás, E. (2000). *El aprovechamiento recreativo, deportivo y turístico de los espacios naturales protegidos: modelos de frecuentación. El caso del Parc Nacional D'Aiguestortes i Estany de Sant Maurici-España* (Tesis doctoral inédita). Universidad de Lleida, Lleida.
- Faleroni, C. (2001). *Análisis de la gestión deportiva de los espacios naturales del Pallars Sobirà* (Tesis doctoral inédita). Universidad de Barcelona, Barcelona.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (1998). *Evaluación del uso y estado actual de las vías verdes puestas en servicio por el Ministerio de Medio Ambiente dentro del programa Vías Verdes*. Trabajo inédito. Ministerio de Medio Ambiente.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles (2003). *Estudio preliminar del uso y valoración de la Vía Verde del Tajuña*. Trabajo inédito. Comunidad de Madrid.
- Fundación Vía Verde de la Sierra (2008). *La Vía Verde de la Sierra como producto turístico actual*. Trabajo inédito. Fundación Vía Verde de la Sierra e Investigaciones Turísticas Avanzadas, S.L.
- García Docampo, M. (2000). El empleo de encuestas en la investigación sociológica del turismo en los lugares de destino. En M. Latiesa & A. Álvarez (Comps.), *El turismo en la sociedad contemporánea: diversificación, competitividad y desarrollo* (pp. 9-28). Granada. Proyecto Sur de Ediciones.

- Gómez-Limón, J., Medina, L., Atance, I., & Garrido, A. (2003). Los visitantes de la comarca de Doñana. *Sostenible Monográfico*, 4. Madrid: Fundación Fernando González Bernáldez / EUROPARC-España.
- González, M. E., & Santana, M. A. (2009). El papel del ciclismo recreativo en el marco del turismo. En M. Latiesa, M. García & A. Álvarez (Coord.), *Sociología del ocio y del turismo: tipos, planificación y desarrollo* (pp. 191-209). Granada: Universidad de Granada.
- Great Southern Trail Action Group. Great southern Trail Review 1994. Recuperado de <http://www.southerntrail.net/documents/Great%20Southern%20Trail%20Review%201994.pdf>
- Latiesa, M., Rebollo, S., & Paniza, J.L. (2002). Deporte, turismo y salidas profesionales. En S. Rebollo & M. Latiesa (Eds.), *Salidas profesionales en el campo del turismo deportivo* (pp. 15-34). Cádiz: Empresa Pública Turismo Andaluz e Instituto Andaluz del Deporte.
- Luque, A. M<sup>a</sup> (2006). La evaluación del medio rural para el desarrollo sostenible de las actividades físicas deportivas en la naturaleza. En D. Moscoso & E. Moyano (Coords.), *Deporte y desarrollo rural* (pp. 115-143). Málaga: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- Luque, P. (2011). *Análisis del modelo de uso-visita de los deportistas-turistas de las vías verdes andaluzas* (Tesis doctoral). Universidad de Granada, Granada.
- Manzano, V., & González, A. (1998). Selección del encuestado. En A. J. Rojas, J.S. Fernández & C. Pérez (Eds.), *Investigar mediante encuestas. Fundamentos teóricos y aspectos prácticos* (pp. 99-113). Madrid: Alianza.
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. (2008). *Consultoría y Asistencia para la Creación del Producto Cicloturismo en Vías Verdes*. Recuperado de [http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio\\_productociclotur\\_vv08.pdf](http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio_productociclotur_vv08.pdf)
- MMA (2003). *Grado de aceptación y uso de los caminos naturales construidos por el Ministerio de Medio Ambiente*. Madrid: Ministerio de Medio Ambiente.
- Miranda, J., Lacasa, E., & Muro, I (1995). Actividades físicas en la naturaleza: un objeto a investigar. Dimensiones científicas. *Apunts. Educación Física y Deportes* (41), 53-69.
- Moscoso, D. (2006). La sociología del deporte en España. Estado de la cuestión. *Revista Internacional de Sociología* (44), 177-204.
- Moscoso, D. (2008). *Reestructuración rural. Análisis de las prácticas deportivas de naturaleza en el desarrollo rural en Andalucía* (Tesis doctoral inédita). UNED, Madrid.
- Moya, Y. (2004). *El Grado de satisfacción de los usuarios y su relación con la calidad del servicio, en el programa de senderismo de la diputación de Granada. Análisis y estudio de los diferentes programas de senderismo en la provincia de Granada* (Tesis doctoral inédita). Universidad de Granada, Granada.
- Mudent, Ll., & Coenders, G. (2006). *Encuesta usuarios Vías Verdes de Girona*. Trabajo inédito. Consorcio de Vías Verdes Girona.
- Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz (2005). *Plan de actuación para el desarrollo de la imagen de marca de la Vía Verde de la Sierra*. Trabajo inédito. Observatorio Turístico de la Provincia de Cádiz.
- Perrusson, J. P., & Mercat, N. Les retombées économiques du Tourisme à vélo. Exemple du Tour de Bourgogne à Vélo [en línea]. En V European Greenways Conference, junio de 2010. Madrid. Recuperado de [http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s5\\_2\\_nmercat\\_jperrusson\\_bourgogne.pdf](http://www.aevv-egwa.org/conference2010/ponencias/s5_2_nmercat_jperrusson_bourgogne.pdf)
- PRAMES (2003). *Estudio de aproximación ambiental y socioeconómica a la influencia de las actividades de senderismo y excursionismo en la provincia de Huesca*. Trabajo inédito. Diputación Provincial de Huesca. Huesca.
- Rails to Trails Conservancy (2006). Pine Creek Rail Trail 2006 user survey and economic impact analysis. Recuperado de [www.railstotrails.org/resources/documents/resource\\_docs/RTC\\_PineCreek\\_Guide\\_web.pdf](http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/RTC_PineCreek_Guide_web.pdf)
- Rails to Trails Conservancy (2008). Perkiomen Rail Trail 2008 user survey and economic impact analysis. Recuperado de [http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource\\_docs/Perkiomen\\_Trail\\_Users\\_Survey\\_Final.pdf](http://www.railstotrails.org/resources/documents/resource_docs/Perkiomen_Trail_Users_Survey_Final.pdf)
- Rails to Trails Conservancy (2009a). Schuylkill River Trail 2009 user survey and economic impact analysis. Recuperado de [http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherework/northeast/Schuylkill%20River%20Trail%20Users%20Survey\\_Final\\_low%20res.pdf](http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherework/northeast/Schuylkill%20River%20Trail%20Users%20Survey_Final_low%20res.pdf)
- Rails to Trails Conservancy (2009b). Ghost Town Trail 2009 user survey and economic impact analysis. Recuperado de [http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherework/northeast/Ghost\\_Town\\_Trail\\_User\\_Survey\\_LR.pdf](http://www.railstotrails.org/resources/documents/wherework/northeast/Ghost_Town_Trail_User_Survey_LR.pdf)
- Rails to Trails Conservancy. Armstrong Trail 2010 user survey and economic impact analysis. Recuperado de [http://www.armstrong-trail.org/pdf/Survey\\_Impact\\_Analysis\\_2010.pdf](http://www.armstrong-trail.org/pdf/Survey_Impact_Analysis_2010.pdf)
- Rebollo, S. (2002). Deporte, turismo y medio ambiente: características generales del mercado actual. En S. Rebollo (Comp.), *Curso sobre deporte, turismo y medio ambiente* (pp. 11-29). Málaga: Instituto Andaluza del Deporte.
- Rivera, M. (2007). La emergencia del turismo y el ocio deportivo en la naturaleza en Andalucía y España: aproximación al estudio de su demanda reciente. En P. Rodríguez, R. Ciria & P. Moreira (Coords.), *Turismo y sociedad en Andalucía* (pp. 51-84). Sevilla: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.
- Sierra, R. (2001). *Técnicas de investigación social. Teoría y ejercicios*. Madrid: Paraninfo Thomson Learning.
- Velo Québec Association (2005). L'état du vélo au Québec en 2005. Recuperado de [http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/projets/rapports/R561\\_2.pdf](http://www.mtq.gouv.qc.ca/portal/page/portal/Librairie/Publications/fr/ministere/recherche/projets/rapports/R561_2.pdf)
- York County Department of Parks and Recreation (2007). Heritage Rail Trail County Park 2007 user survey and economic impact analysis. Recuperado de <http://www.yorkcountyparks.org/PDF/2007%20Rail%20Trail%20User%20Survey%20Report%20VERSION%204.1.pdf>