



ISSN: 1390-5775
ISSN-e: 2661-6696

Rutas verdes en la España Verde: patrimonio cultural, turismo sostenible y dinamización rural

Green routes in Green Spain: Cultural heritage, sustainable tourism and rural revitalization¹

José Luis del Campo-Villares
<https://orcid.org/0009-0004-3516-8791>
jcamv@unileon.es²

Universidad de León, España

Antonio Blanco González
<https://orcid.org/0009-0001-6035-6637>
ablancog@uoc.edu³

Universitat Oberta de Catalunya, España

Eladio Jardón Ferreiro
<https://orcid.org/0000-0002-6183-360X>
ejardon@uji.es⁴

Universidad Jaume I. Instituto Internacional de Marketing y Comunicación, España

¹ Manuscrito recibido el 16 de febrero de 2026 y aceptado tras revisión editorial y de pares doble ciego el 25 de mayo de 2026. Kalpana-Revista de Investigación. Núm. 30. Publicación semestral (ene-jun 2026) ISSN-e: 2661-6696 ISSN: 1390-5775.

² Profesor en la ULE en el grado de Turismo y en el de Marketing e Investigación de Mercados. Miembro del Instituto de Investigación de la Uva y el Vino de la ULE.

³ Investigador en el Departamento de Computación, Multimedia y Telecomunicaciones en la UOC. Cofundador de la plataforma de transmisión de conocimiento Creandotuprovincia.es

⁴ Doctor. Universidad Jaume I. Instituto Internacional de Marketing y Comunicación. Director del Instituto Internacional de Marketing y Comunicación. Profesor invitado de la Universidad Jaume I y de UNIR de España.

Resumen

Este artículo analiza el papel de las rutas verdes como instrumentos de dinamización turística, cultural y territorial en la España Verde (Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi) con el enfoque de sostenibilidad. A partir de un enfoque comparativo, se estudian 12 rutas activas entre 2022 y 2025 mediante una metodología mixta que combina revisión documental, informes oficiales públicos de actores locales y la construcción de un Índice Integrado de Turismo Cultural (IITC) de diseño propio. Destacan casos como la Senda del Oso y la GR-38, donde la integración de narrativas culturales y estrategias turísticas inclusivas ha potenciado el impacto territorial. Sin embargo, se identifican barreras persistentes: carencia de financiación estable, baja conectividad con transporte público y ausencia de indicadores estandarizados de seguimiento. El estudio concluye que las rutas verdes poseen un alto potencial de replicabilidad, siempre que se adapten a las singularidades locales y se inserten en políticas de turismo sostenible y cohesión rural. Los resultados evidencian que las rutas verdes, cuando se gestionan con criterios de gobernanza colaborativa y lógica territorial, actúan como catalizadores del desarrollo sostenible, favoreciendo la valorización del patrimonio cultural, la movilidad suave y la generación de empleo verde.

Palabras clave: rutas verdes, turismo cultural, desarrollo sostenible, patrimonio cultural, España Verde.

Abstract

This article examines the role of greenways as instruments for tourism, cultural, and territorial development in Spain's "Green Spain" regions (Galicia, Asturias, Cantabria, and the Basque Country). Using a comparative approach, the study analyzes 12 active routes between 2022 and 2025 through a mixed methodology that combines document review, official public reports from local actors, and the construction of an Integrated Cultural Tourism Index (IITC). Notable cases such as the Senda del Oso and GR-38 highlight how cultural narratives and inclusive tourism strategies enhance territorial impact. Nevertheless, recurrent barriers are identified, including unstable funding, weak connectivity with public transport, and the absence of standardized monitoring indicators. The study concludes that greenways hold high replicability potential, provided they are adapted to local specificities and embedded within broader policies of sustainable tourism and rural cohesion. Findings reveal that greenways, when managed through collaborative governance and territorial logic, act as catalysts for sustainable development, fostering cultural heritage valorization, soft mobility, and green job creation.

Keywords: Greenways, cultural tourism, sustainable development, cultural heritage, Green Spain.

Introducción

En un contexto internacional, las rutas verdes o *greenways* han sido objeto de creciente atención en países europeos como Francia, Reino Unido y Alemania, donde se han consolidado como infraestructuras de turismo cultural y ecológico que conectan áreas rurales con núcleos urbanos. En Estados Unidos, programas como *Rails-to-Trails* han demostrado su capacidad para transformar antiguas vías férreas en corredores culturales y recreativos de alto impacto económico. Estas experiencias comparadas muestran que la incorporación de narrativas culturales y modelos de gobernanza colaborativa son factores decisivos para garantizar la sostenibilidad de las rutas.

En el marco de la Unión Europea, las rutas verdes se insertan en las prioridades de la Política de Cohesión 2021–2027 y en los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS 11 y 15), reforzando la idea de que constituyen herramientas estratégicas para la resiliencia territorial y la cohesión social (European Union, 2021a). De este modo, el análisis de la España Verde aporta no solo una visión regional, sino también un caso de estudio extrapolable a debates académicos y políticos de mayor alcance.

Las rutas verdes han emergido como una herramienta estratégica para el desarrollo sostenible en territorios rurales, combinando movilidad suave, recuperación del patrimonio y diversificación turística. Este estudio se centró en la evaluación crítica de 12 rutas verdes en funcionamiento en Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi, la España Verde (Ingreenspain, 2023), entre 2022 y 2025, con especial atención a su impacto territorial, capacidad de valorización cultural y potencial de retorno socioeconómico.

Se identificaron patrones comunes de éxito, incluyendo la integración con redes culturales preexistentes, la implicación de agentes locales y la articulación con estrategias de economía circular. A través de un enfoque comparativo y apoyado en fuentes oficiales verificadas (Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, Xunta de Galicia, Gobierno del Principado de Asturias, Gobierno de Cantabria, Gobierno Vasco, Instituto Nacional de Estadística) se analizó cómo estas infraestructuras blandas contribuyen no solo a la atracción turística sino también a la reactivación comunitaria, la resiliencia ambiental y la mejora del bienestar local, todo con criterios de sostenibilidad.

Los resultados mostraron además que, cuando se diseñan desde una lógica territorial y participativa, las rutas verdes actúan como catalizadores de desarrollo turístico inclusivo, especialmente en áreas con alto valor patrimonial pero baja densidad de población. No obstante, el estudio también señala barreras recurrentes como una falta de financiación estable, desconexión entre rutas y nodos de transporte público, y ausencia de indicadores de seguimiento adaptados a las particularidades rurales. Este trabajo propone una batería de recomendaciones operativas que permitan superar las barreras indicadas.

La novedad de este trabajo radicó en la aplicación del Índice Integrado de Turismo Cultural (IITC), una propuesta metodológica original que permite comparar de manera sistemática rutas con diferente nivel de desarrollo y gestión. Este enfoque contribuye al vacío detectado en la literatura internacional, donde predominan los estudios de caso aislados, pero escasean las aproximaciones comparativas con indicadores normalizados (Zawawi et al., 2023). Este índice permitió cuantificar el valor añadido de cada ruta desde una perspectiva multidimensional. La replicabilidad del modelo, siempre que se respeten las singularidades locales, constituye una de las principales conclusiones estratégicas de este trabajo.

También se elaboraron recomendaciones para administraciones públicas, agentes turísticos y gestores de rutas en otros territorios rurales.

Este trabajo parte de una hipótesis central (Figura 1):

H1: Las rutas verdes pueden actuar como vectores de desarrollo territorial equilibrado.

Para el cumplimiento de la hipótesis central es necesario que se cumplan tres hipótesis específicas:

H2: Las rutas verdes deben articularse con el tejido socioeconómico y patrimonial local

H3: Las rutas verdes deben contar con indicadores adecuados de impacto

H4: Las rutas verdes deben presentar una gobernanza participativa

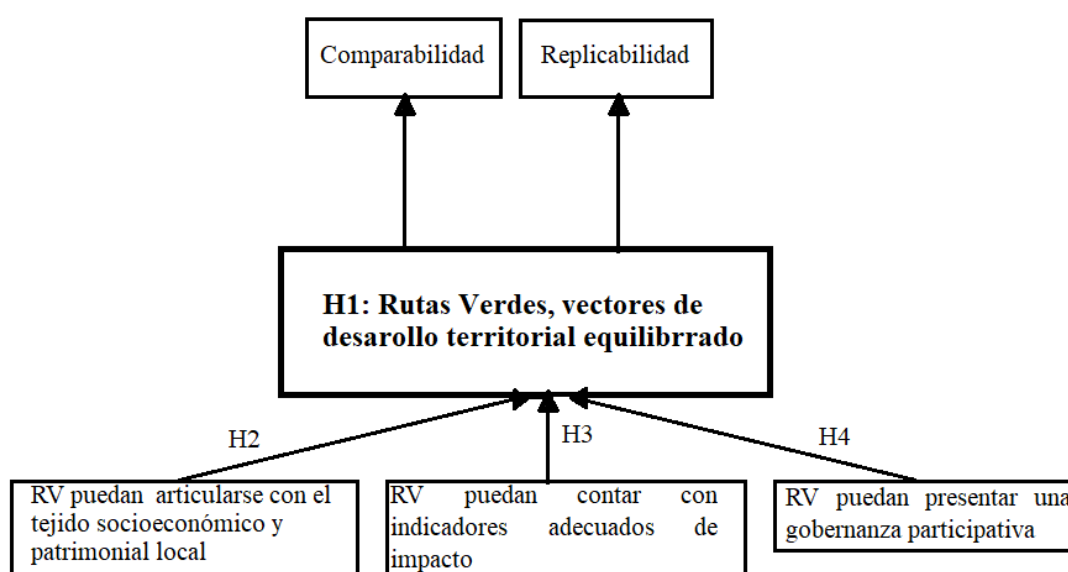


Figura 1. Marco conceptual e hipótesis de trabajo. Elaboración propia, 2025

Marco teórico

La conexión entre turismo rural, patrimonio cultural y sostenibilidad territorial ha cobrado una relevancia creciente en el marco de las políticas europeas de desarrollo regional, también conocidas como Política de Cohesión (European Union, 2021b), que es la principal política de inversión de la UE para reducir las disparidades económicas, sociales y territoriales entre sus regiones. Se apoyan en fondos estructurales como el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER), el Fondo de Cohesión (FC) y el Fondo Social Europeo Plus (FSE+). Sus objetivos son fomentar la creación de empleo, la competitividad, el crecimiento económico, el desarrollo sostenible y mejorar la calidad de vida en todas las regiones de la UE.

La literatura académica muestra cómo el concepto de valor patrimonial ha evolucionado desde una visión esencialista del patrimonio, centrada en la conservación de objetos materiales, hacia una perspectiva más dinámica y social. En la actualidad, el patrimonio se entiende como

un proceso de construcción simbólica y social mediante el cual las comunidades seleccionan, legitiman y transmiten elementos que representan su identidad y memoria colectiva (Ramírez-Rosete et al., 2017; 2020). De este modo, el patrimonio no reside únicamente en los bienes materiales o inmateriales, sino en el significado compartido que la sociedad les otorga.

Desde esta perspectiva constructivista, el patrimonio se convierte en un lenguaje cultural que permite a los territorios narrarse a sí mismos. La relación entre comunidad, patrimonio y territorio es, por tanto, indisociable (Blečić et al., 2025). El territorio actúa como contenedor simbólico de prácticas, tradiciones y paisajes culturales que conforman la identidad colectiva (Graham et.al., 2016). Este valor patrimonial cobra sentido cuando se interpreta y se comunica de forma coherente, generando un relato territorial que vincula pasado, presente y futuro.

Para que una experiencia turística articule de forma eficaz el relato cultural del territorio, debe integrar tres dimensiones (Tabla 1):

Tabla 1. Dimensiones necesarias para la articulación cultural de territorio

Dimensión	Descripción	Ejemplo práctico
Cognitiva	Transmitir conocimientos sobre la historia, el paisaje o las tradiciones.	Centros de interpretación o rutas guiadas con contenidos históricos.
Emocional	Provocar una conexión afectiva con el lugar.	Relatos orales, uso de testimonios locales, puesta en escena sensorial.
Participativa	Involucrar al visitante como actor del relato.	Talleres de vino, elaboración artesanal, experiencias gastronómicas.

Elaboración propia, 2025.

De este modo, el relato cultural no solo comunica, sino que transforma la experiencia turística en un acto de diálogo entre pasado, presente y futuro (Zhang, 2022).

Las narrativas culturales constituyen el conjunto de relatos, símbolos y discursos mediante los cuales una comunidad interpreta y comunica su identidad. Estas narrativas permiten articular los valores patrimoniales del territorio en un discurso comprensible y emocionalmente significativo para los visitantes y los propios residentes (Ku et al., 2025). La identidad narrativa se configura a través del relato, que media entre la memoria y la experiencia vivida. De esta manera, la narración se convierte en un instrumento esencial para dar coherencia a la identidad territorial.

El éxito de una narrativa cultural radica en su capacidad de crear sentido de pertenencia en la comunidad local y de generar empatía en el visitante (Su et al., 2016). Para ello, la historia que se cuenta debe ser auténtica, coherente y participativa, es decir, debe involucrar tanto a quienes la producen como a quienes la reciben. Los territorios que logran construir narrativas sólidas y coherentes alrededor de su patrimonio cultural suelen fortalecer su marca territorial y aumentar su atractivo turístico (Richards, 2018).

Se identifica como ruta verde a una infraestructura blanda, habitualmente peatonal o cicloturista, que aprovecha trazados ferroviarios en desuso, caminos naturales o senderos

tradicionales con fines recreativos, culturales o turísticos sostenibles. Una infraestructura blanda es una infraestructura territorial no agresiva ni masiva (como senderos, señalización, centros de interpretación) que promueve usos turísticos, recreativos o culturales respetuosos con el entorno rural.

Por ese motivo hay que incluir en el trabajo el concepto de movilidad suave, como el sistema de desplazamiento no motorizado (peatonal, bicicleta, accesibilidad universal) que fomenta el uso responsable del espacio público y minimiza la huella ecológica.

El concepto de patrimonio cultural engloba al conjunto de bienes materiales (arquitectura, restos industriales, caminos históricos) e inmateriales (tradiciones, toponimia, relatos orales) que configuran la identidad territorial y que pueden ser activados como recursos turísticos (Kastenholz et al., 2017).

Turismo sostenible es el modelo de desarrollo turístico que equilibra las dimensiones económica, social y ambiental (Xie et al., 2024), minimizando impactos negativos sobre el entorno y favoreciendo beneficios duraderos para la población local (An & Alarcón, 2020). Es necesario unirlo al concepto de economía circular rural, donde se reconoce un modelo productivo que busca reducir residuos, reutilizar recursos y cerrar ciclos a nivel local, aplicando principios de sostenibilidad en ámbitos como el turismo, la agricultura o la energía.

Al hablar del turismo verde y sostenible, aunque presenta peculiaridades propias, también presenta factores sociodemográficos y motivacionales, así como comportamientos comunes a cualquier actividad turística. Por ello se debe hablar también del concepto de estacionalidad turística, como la concentración del flujo de visitantes en determinados períodos del año, que puede provocar presión sobre los servicios locales y baja rentabilidad fuera de temporada.

En este trabajo se introduce como necesario para el éxito de las rutas verdes la gobernanza colaborativa, que es una forma de gestión que implica a distintos niveles de administración pública, sociedad civil y sector privado en la toma de decisiones, ejecución y seguimiento de políticas o proyectos. Entre sus objetivos se encuentra el conseguir una capilaridad territorial, o capacidad de una infraestructura o red para conectar puntos diversos del territorio, extendiendo sus beneficios más allá del núcleo principal o del trazado central.

En este contexto, las rutas verdes son infraestructuras blandas que aprovechan antiguos trazados ferroviarios, caminos históricos o senderos naturales que se han consolidado como herramientas clave para dinamizar espacios rurales y semiurbanos desde una perspectiva integradora (Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico [MITECO], 2021; Organization for Economic Co-operation and Development [OECD], 2024).

Las rutas verdes buscan fomentar la movilidad no motorizada, el turismo sostenible y la valorización del patrimonio cultural (European Greenways Association, 2021; Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2022). Presentan como factores comunes que tienen un bajo impacto ambiental, una integración paisajística y un gran potencial para articular redes de conectividad

entre núcleos rurales y urbanos (Observatorio de la Sostenibilidad de España, 2022). Sus infraestructuras no solo promueven actividades recreativas y deportivas, sino que también constituyen espacios de interpretación cultural y patrimonial, generando experiencias turísticas significativas y contribuyendo al aprendizaje sobre el territorio como anticiparon López-Olivares & Agarwal, S. (2017) o Blanco-Gregory & Martínez-Quintana (2021).

En el marco del turismo sostenible, las rutas verdes se alinean con los principios de sostenibilidad ambiental, inclusión social y desarrollo económico local (ONU-Turismo, 2020). La literatura evidencia que estas rutas pueden actuar como catalizadores de desarrollo territorial equilibrado, generando empleo verde, fomentando la economía circular y potenciando la resiliencia ambiental en entornos rurales (Elorrieta-Sanz y Olcina-Cantos, 2021).

La literatura académica reciente refuerza estas perspectivas. Estudios en *Journal of Sustainable Tourism* (Luu, 2019), muestran cómo las rutas verdes contribuyen a diversificar la oferta turística y a reducir la presión sobre destinos masificados (Ding et al., 2024). Se ha evidenciado que las iniciativas de “slow tourism” y movilidad no motorizada fortalecen la cohesión territorial y generan beneficios en áreas rurales periféricas (Leichenko & Taylor, 2024). Asimismo, investigaciones comparadas en *Journal of Rural Studies* destacan que la gobernanza participativa es un factor decisivo para garantizar la sostenibilidad de los proyectos vinculados al patrimonio cultural y natural (Slater, 2022).

La integración de los recursos patrimoniales, materiales e inmateriales, en la experiencia turística fortalece la identidad local y el capital cultural del territorio, promoviendo la conservación y puesta en valor del patrimonio histórico, arquitectónico y natural (European Union, 2021c).

La eficacia de las rutas verdes se encuentra estrechamente relacionada con la adopción de modelos de gobernanza colaborativa. La literatura reciente subraya que la implicación conjunta de las administraciones públicas, asociaciones vecinales, grupos de desarrollo rural y agentes del sector privado constituye un elemento determinante para garantizar la sostenibilidad de las infraestructuras, la continuidad de los servicios y la participación comunitaria en los procesos de conservación del patrimonio (Clavero et al., 2025). En este sentido, la gobernanza multiescalar, sustentada en la articulación entre planificación estratégica, gestión participativa y mecanismos de financiación estables, se configura como un factor crítico de éxito en la implementación y consolidación de las rutas verdes.

El turismo cultural en entornos rurales alcanza mayores niveles de desarrollo cuando las rutas verdes logran integrar narrativas patrimoniales coherentes con la historia, las tradiciones y el paisaje del territorio. Casos como la Senda del Oso o la Ruta del Flysch evidencian que la combinación de interpretación cultural, señalética narrativa y actividades participativas favorece la fidelización del visitante y genera impactos socioeconómicos positivos en el ámbito local (Clúster Turismo Asturias, 2025; Euskadi Turismoa, 2025). Desde esta perspectiva, la literatura especializada enfatiza que el valor turístico de una ruta no depende exclusivamente de su infraestructura física, sino de la capacidad de activar los recursos culturales existentes y

de configurar experiencias significativas que fortalezcan el vínculo entre el visitante y el territorio.

Por su parte, la aplicación del modelo de economía circular al diseño y gestión de las rutas verdes posibilita una optimización en el uso de los recursos, la reutilización de infraestructuras preexistentes y una reducción significativa del impacto ambiental derivado de la actividad turística. Asimismo, una planificación basada en criterios de sostenibilidad territorial contribuye de manera decisiva a la cohesión del espacio rural, promoviendo la movilidad suave, la preservación de los ecosistemas y la generación de empleo local (Fundación Santa María La Real, 2023). Este enfoque establece un vínculo directo entre la valorización del patrimonio, la innovación social y la competitividad turística de los territorios rurales, favoreciendo procesos de desarrollo más integrales y resilientes (Rural Employment Network, 2025).

Metodología

El presente estudio adoptó un enfoque mixto, cuantitativo y cualitativo, permitiendo una comparativa de las rutas y la replicabilidad metodológica. El objetivo principal es evaluar el impacto cultural, turístico y territorial de rutas verdes activas en la España Verde (Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi) entre 2022 y 2025, integrando indicadores operativos con análisis estructural de contexto.

3.1 Selección de casos

Se identificaron 12 rutas verdes activas con vocación turístico-cultural, seleccionadas conforme a los siguientes criterios de inclusión:

- Trayectoria mínima de 24 meses operativa (iniciadas antes de enero de 2023).
- Localización íntegra o mayoritaria en zonas rurales de la España Verde según delimitación del Instituto Nacional de Estadística.
- Gestión directa o indirecta con participación institucional o comunitaria.
- Accesibilidad garantizada (peatonal o cicloturista) y continuidad funcional del trazado.
- Incorporación de elementos patrimoniales o culturales en la experiencia del visitante.

Los 12 casos finales se distribuyeron del siguiente modo:

- Galicia: Vía Verde do Eo (Lugo) y Camino Natural del Cantábrico (A Mariña).
- Asturias: Senda del Oso, Senda Verde de Avilés y Camino de Santiago Primitivo (tramo rural).

- Cantabria: Vía Verde del Pas, Camino Lebaniego y la Senda Costera de Castro Urdiales.
- Euskadi: Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro, Senda de Lea-Artibai, Ruta GR-38 (Ruta del Vino y del Pescado y la Ruta del Flysch de Zumaia).

3.2 Técnicas de análisis

Se ha estructurado el análisis en tres niveles:

a) Análisis documental y normativo

- Revisión de planes de ordenación del territorio, políticas culturales, estrategias turísticas (2020–2024).
- Estudio de bases de datos oficiales: Instituto Nacional de Estadística, Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, Red de Rutas Verdes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible de España, Turespaña, EuroVelo, Padrón Municipal y Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas.
 - Consulta de informes técnicos elaborados por Tragsa, Centro Nacional de Educación Ambiental, Fundación de los Ferrocarriles Españoles e Interreg Atlantic Area.

b) Trabajo de campo (limitado)

- Observación participante en 4 rutas (Senda del Oso, Vía Verde del Eo, Ruta del Flysch y GR-38), con registro fotográfico y diario etnográfico breve.

Aunque el trabajo de campo fue limitado, su función metodológica no fue cuantitativa sino instrumental para la triangulación, especialmente en la dimensión de Patrimonio y en la valoración de la interacción de los actores locales.

Las observaciones se utilizaron para validar tres aspectos del IITC:

(a) la coherencia entre los elementos patrimoniales inventariados en los documentos oficiales y su estado real de conservación o accesibilidad;

(b) la presencia, ausencia o debilidad de dispositivos interpretativos (señalética narrativa, paneles, mediación cultural), complementando así la valoración cuantitativa de “interpretación patrimonial”;

(c) la dinámica real entre agentes, personal técnico, asociaciones locales, pequeños negocios, que permitió contrastar si la gobernanza declarada en informes coincidía con la gobernanza efectiva.

En síntesis, el diario etnográfico breve aportó información cualitativa esencial para calibrar la dimensión Patrimonio y para verificar el funcionamiento de los actores, evitando

sesgos derivados de fuentes exclusivamente institucionales. Esta triangulación reforzó la validez interna del IITC en los casos estudiados.

c) Construcción del Índice Integrado de Turismo Cultural (IITC)

Para reforzar la validez del IITC, se aplicó un proceso de ponderación basado en un panel experto con tres especialistas en planificación territorial y turismo sostenible, siguiendo recomendaciones metodológicas de validación multicriterio. Este enfoque permitió otorgar mayor solidez a las dimensiones seleccionadas y justificar las diferencias de peso entre accesibilidad, patrimonio, impacto turístico, gobernanza y sostenibilidad.

Además, se realizó un ejercicio de triangulación metodológica que permitió que los datos documentales fueran contrastados con observaciones de campo (visitas presenciales en parte de las rutas) y con informes sectoriales, minimizando el riesgo de sesgo derivado de una única fuente.

La elección de las 12 rutas responde también a un criterio de máxima variabilidad (maximum variation sampling), lo que facilitó la replicabilidad de los resultados y aumentó la relevancia comparativa entre comunidades autónomas, aunque existen diferentes ponderaciones o factores valorados por las diferentes administraciones públicas territoriales.

Este índice propio combinó 5 dimensiones clave (Tabla 2):

Tabla 2. Dimensiones e indicadores de ponderación del indicador IITC

Dimensión	Indicadores (ponderación)
Accesibilidad física y digital	Conectividad, señalización, digitalización (20%)
Patrimonio cultural y paisajístico	Bienes reconocidos, interpretación, puesta en valor (25%)
Impacto turístico	Visitantes anuales, estacionalidad, retorno económico local (25%)
Gestión y gobernanza	Participación, financiación, modelo de gestión (15%)
Sostenibilidad y resiliencia	Integración ambiental, mantenimiento, continuidad (15%)

Elaboración propia, 2025.

Cada dimensión se valoró en escala 0–10, normalizada, para construir un índice final de impacto entre 0 y 100 puntos (Figura 2), donde:

- 0–39: bajo impacto (modelo fallido o en retroceso).
- 40–69: impacto moderado (modelo funcional con margen de mejora).
- 70–100: alto impacto (modelo consolidado y replicable).



Figura 2. Niveles de ponderación del IITC. Elaboración propia, 2025.

Asimismo, el IITC incorpora explícitamente la capacidad de la ruta para extender sus beneficios más allá del trazado principal, lo que se operacionaliza a través de indicadores vinculados a la capilaridad territorial. Esta se mide mediante tres elementos: (1) la conectividad con nodos rurales secundarios y servicios locales; (2) la densidad y distribución de accesos complementarios en un radio de 1–3 km; y (3) el grado de integración de la ruta con recursos patrimoniales periféricos (conjuntos históricos, talleres artesanales, miradores, elementos etnográficos).

De este modo, el IITC no evalúa la ruta como un corredor aislado, sino como una infraestructura territorial capaz de irradiar impactos culturales, turísticos y socioeconómicos hacia su entorno inmediato, permitiendo medir su función articuladora del territorio rural.

Desarrollo de la investigación

Valor patrimonial y narrativas culturales asociadas

Uno de los factores diferenciales en el desempeño de las rutas verdes en la España Verde es su capacidad para articular el relato cultural del territorio a través de una experiencia turística significativa. El valor patrimonial no se limita a la existencia de bienes materiales (monumentos, paisajes, arquitectura) o inmateriales (tradiciones, gastronomía, memoria oral), sino que emerge de la relación entre la comunidad y su territorio. En ese sentido, el patrimonio

es una construcción social, un proceso de selección, legitimación y narración de aquello que se considera digno de conservar y compartir.

En este sentido, hablar de que el patrimonio se convierte en relato significa que deja de ser un conjunto de objetos estáticos y pasa a integrarse en una narrativa cultural dinámica que da sentido a la identidad local. El turista no busca solo ver el patrimonio, sino comprenderlo y experimentarlo como una historia viva, donde el territorio actúa como escenario simbólico y emocional.

El análisis de las 12 rutas seleccionadas reveló que aquellas que integraron elementos patrimoniales de forma activa, bien a través de centros de interpretación, señalética narrativa o actividades vinculadas a la tradición oral, obtuvieron puntuaciones superiores en el subíndice cultural del IITC.

Destacaron especialmente la Ruta del Flysch (Zumaia) y la GR-38 Ruta del Vino y del Pescado (Euskadi), donde la experiencia turística se apoyó en narrativas bien estructuradas y en un enfoque paisajístico que potencia el aprendizaje. Por el contrario, rutas como la Senda Verde de Avilés o la Senda Costera de Castro Urdiales, pese a su riqueza ambiental, mostraron una débil interpretación cultural, reduciendo su capacidad de fidelización turística.

El papel de los actores locales en la conservación y dinamización del patrimonio inmaterial se mostró fundamental ya que, en 8 de las 12 rutas analizadas, la implicación de asociaciones culturales o vecinales fue un factor clave en la construcción del relato turístico y, por ende, una mejora en la valoración del IITC.

Impacto turístico y dinamización económica

El segundo eje del análisis se centró en el volumen turístico y su distribución territorial. Según los datos recogidos entre 2022 y 2024:

- La Senda del Oso (Asturias) y la Vía Verde del Pas (Cantabria) superaron los 160.000 visitantes anuales, con estacionalidad moderada y retorno económico local directo en forma de empleos vinculados a restauración, hospedaje y guías locales.
- Por el contrario, la Vía Verde do Eo o el Camino Natural del Cantábrico (Galicia) presentaron cifras inferiores a 25.000 visitantes anuales, en parte por baja conectividad, señalización irregular o escasa promoción.
- La media global de retorno estimado se sitúa en 18,5 empleos directos por cada 10 km de ruta bien gestionada (2023), con variaciones regionales y dependencia del modelo de gobernanza.

Gobernanza, mantenimiento y resiliencia

Uno de los puntos más críticos detectados fue la fragilidad institucional de numerosas rutas. Solo 4 de las 12 analizadas cuentan con estructuras de gestión estable (consorcios o fundaciones), lo que condicionó la continuidad en el tiempo y la planificación de mejoras.

El modelo de gobernanza colaborativa con participación de entidades locales (ayuntamientos, grupos de desarrollo rural, asociaciones) se asoció positivamente con un mayor IITC. De este modo, las rutas gestionadas desde lo público-comunitario tuvieron una puntuación media de 74/100, frente a 52/100 en modelos delegados o sin estructura definida.

Además, se identificó que la resiliencia de las rutas (capacidad para mantener funcionamiento en situaciones de crisis como lluvias extremas o disminución de fondos) estaba directamente relacionada con la existencia de protocolos de mantenimiento, reserva presupuestaria y apoyo ciudadano. Una gobernanza o cogobernanza público-privada reflejó unos efectos muy positivos en las rutas frente a las que carecían de esta.

Resultados del Índice IITC (comparativa)

Con la aplicación de la metodología que se propuso en este trabajo se calcularon los diferentes valores del IITC para las 12 rutas objeto del estudio (Tabla 3), lo que permitió realizar una cuantificación que facilitó la realización de una comparación más objetiva (con independencia de la posibilidad de que hubiera diferentes criterios de cada administración territorial en la que se ubicaran geográficamente las diferentes rutas) (Figura 3):

Tabla 3. Valoraciones obtenidas por las diferentes rutas con el IITC

Ruta	IITC (0–100)
Senda del Oso (Asturias)	88
GR-38 Ruta del Vino y del Pescado (Euskadi)	85
Camino de Santiago Primitivo (Asturias)	80
Vía Verde del Pas (Cantabria)	78
Ruta del Flysch de Zumaia (Euskadi)	76
Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro (Euskadi)	74
Senda de Lea-Artibai (Euskadi)	72
Camino Lebaniego (Cantabria)	70
Vía Verde do Eo (Galicia)	58
Camino Natural del Cantábrico (Galicia)	55
Senda Verde de Avilés (Asturias)	50
Senda Costera de Castro Urdiales (Cantabria)	48

Elaboración propia, 2025.

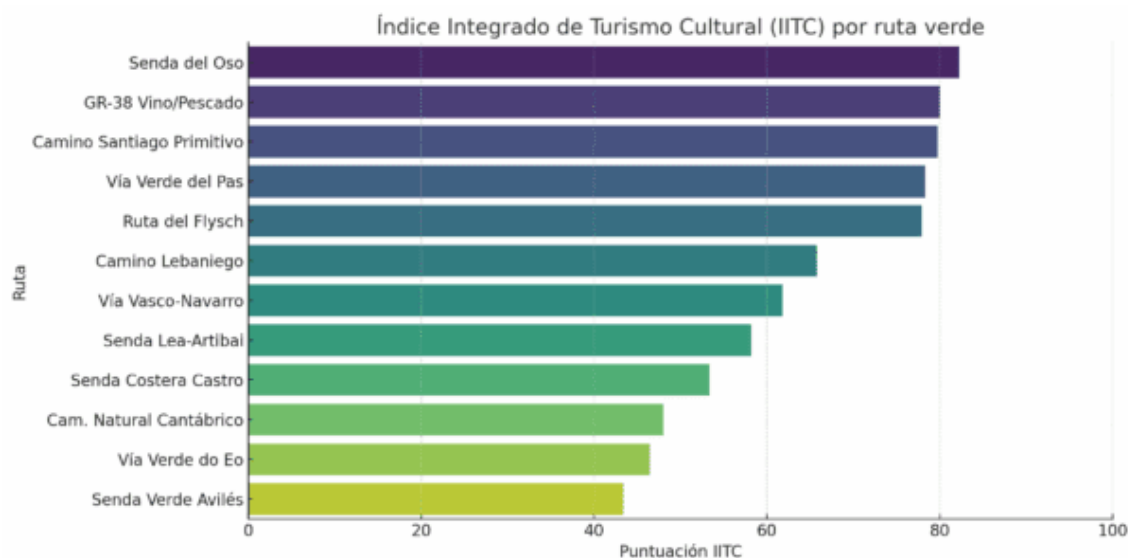


Figura 3. Índice IITC en rutas verdes de la España Verde (2022–2025)

El análisis comparativo del IITC evidenció una clara jerarquía territorial. Las rutas asturianas (Senda del Oso y Camino Primitivo) y las vascas (GR-38 y Ruta del Flysch) se sitúan en el rango alto (>75), donde resultaron como factores destacados la articulación patrimonial, las estrategias narrativas sólidas y las estructuras de gobernanza estables. Cantabria mostró un desempeño intermedio, con la Vía Verde del Pas y el Camino Lebaniego alcanzando valores notables, aunque la Senda Costera reflejó carencias en señalización y digitalización. Galicia, en cambio, presentó los resultados más bajos (55–58), lo que confirmó la existencia de una menor integración cultural y deficiencias en la conectividad intermodal (Figura 4).

En el caso de Galicia, el bajo desempeño del IITC puede desglosarse atendiendo a las cinco dimensiones operativas del índice. En Accesibilidad, ambas rutas gallegas presentan discontinuidades, señalización irregular y una menor conexión intermodal, lo que limita la llegada de flujos turísticos desde núcleos próximos. En Patrimonio, aunque existe un acervo relevante, la interpretación cultural es débil y carece de dispositivos narrativos consolidados. En Impacto turístico, la limitada promoción territorial y la concentración estacional explican las cifras reducidas de visitantes. En gobernanza, la fragmentación institucional y la ausencia de estructuras estables de gestión reducen la capacidad de planificación y mantenimiento. Finalmente, en Sostenibilidad, la falta de protocolos sistemáticos de conservación condiciona la resiliencia de las rutas.

Estas debilidades están estrechamente relacionadas con una menor capilaridad territorial, entendida como la capacidad de las rutas para conectarse con núcleos, recursos y servicios del entorno. La insuficiente articulación con el territorio rural impide que las rutas gallegas generen impactos expansivos más allá del trazado principal, limitando su potencial como instrumentos de desarrollo sostenible.

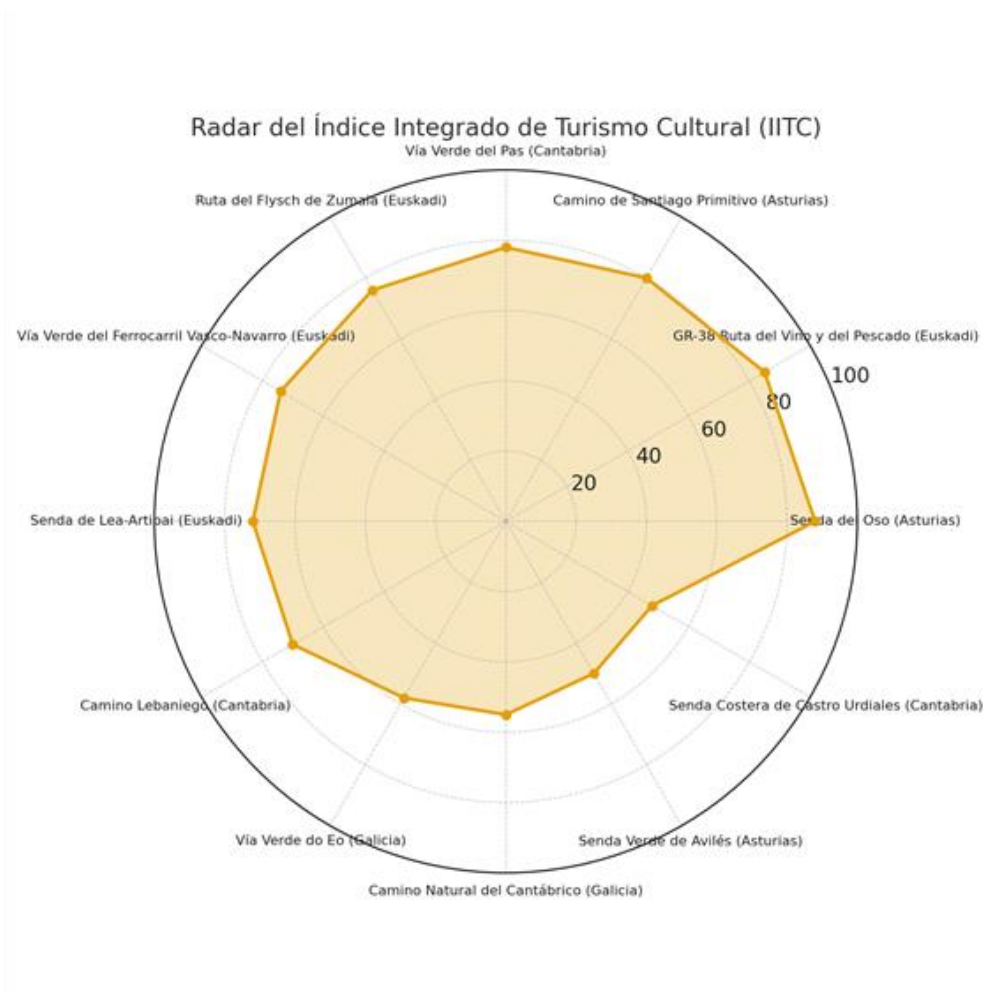


Figura 4. Radar del Índice Integrado de Turismo Cultural

Limitaciones y consideraciones éticas

La muestra no pretendió ser exhaustiva, sino representativa de la diversidad de rutas en la España Verde. Factores como la antigüedad de las rutas, la existencia de un mayor o menor número de actores presentes en las mismas no fueron contemplados como variables diferenciadoras.

No se realizó intervención directa en el entorno ni manipulación de variables in situ.

Aunque se han seleccionado 12 rutas relevantes en Galicia, Asturias, Cantabria y Euskadi, la muestra no es exhaustiva ni proporcional al total de rutas existentes en cada territorio. Algunas zonas con baja visibilidad institucional o menor promoción turística pueden haber quedado infrarepresentadas.

Se debe considerar que los medidores de las rutas pueden variar si la información de los resultados de cada una de ellas, que facilitan las administraciones públicas correspondientes, no responde a los mismos parámetros y niveles de ponderación.

En España, no existe en la actualidad un sistema de evaluación homologado para rutas verdes con componentes patrimoniales. Esto obligó a la creación de un índice propio (IITC), lo cual, si bien aporta innovación, también puede presentar sesgos metodológicos al carecer de referentes previos validados a escala nacional o europea.

Una de las principales limitaciones es la disponibilidad desigual de datos estadísticos. Mientras algunas rutas cuentan con registros anuales de visitantes y retorno económico, en otras la información es fragmentaria o dependiente de estudios puntuales. Esto reduce la capacidad de aplicar técnicas estadísticas avanzadas y limita la robustez comparativa, como muestran estudios recientes sobre percepción y valoración de servicios ecosistémicos en España.

Otra limitación proviene del alcance temporal: el estudio se centró en el periodo 2022–2025, lo que dificulta captar tendencias de largo plazo. Investigaciones previas han demostrado que los efectos del turismo sostenible requieren horizontes de observación de al menos una década para identificar patrones de consolidación (Hall, 2019).

Finalmente, el uso del IITC como índice pionero constituye una fortaleza metodológica pero también un desafío: al no existir estándares europeos, la comparabilidad con otros trabajos es parcial. Se recomienda en futuras investigaciones avanzar hacia un marco de indicadores armonizados, en línea con las propuestas de la Organización Mundial del Turismo y de la Comisión Europea (European Commission, 2016).

Discusión

Algunas rutas seleccionadas se encuentran en fases de implementación, expansión o redefinición estratégica. Por tanto, los resultados del IITC representan una fotografía estática (2022–2025), sujeta a evolución futura. No se puede descartar que su impacto se modifique de forma significativa en ciclos posteriores, lo cual permitirá ampliar el presente trabajo.

Los resultados obtenidos en este estudio permitieron contrastar la H1, hipótesis central del mismo, confirmando que las rutas verdes constituyen un instrumento eficaz de valorización territorial cuando se integran en estrategias amplias de desarrollo sostenible, basadas en gobernanza colaborativa, activación del patrimonio y planificación turística coherente. Confirman así lo anticipado por autores como Richards (2018).

Se convierten en vectores de desarrollo territorial equilibrado, siguiendo criterios de sostenibilidad, potenciando la economía circular del entorno y consolidando su imagen. Estudios como el de Kastenholz et al. (2017) se alinean en la misma dirección.

Los mejores resultados son los que obtuvieron aquellas rutas en las que las hipótesis H2, H3 y H4 estuvieron presentes, cada una de ellas en diferente medida. La presencia de estas

siempre aporta un resultado positivo en el cálculo de su IITC, lo que confirma estudios previos de Baloch et al. (2023).

La H2, que analizaba si las rutas verdes deben articularse con el tejido socioeconómico y patrimonial local, se contrastó por el hecho de que las rutas con mejor desempeño según el IITC, Senda del Oso, GR-38 o Camino Primitivo, coincidieron con aquellas que presentaron un mayor nivel de articulación entre oferta patrimonial, narrativa cultural y funcionalidad turística. Estos casos demostraron que el turismo cultural rural no requiere grandes inversiones en infraestructuras, sino una adecuada activación del capital territorial existente, tal como plantean anteriormente diferentes autores, Mutana y Mukwada (2018).

Además, si se considera a las rutas verdes como catalizadores del turismo cultural rural, se observa que en todos los territorios analizados se confirma la existencia de un efecto multiplicador que se traduce en que la mejora de una ruta incrementa la visibilidad del entorno, genera nuevos flujos turísticos y estimula inversiones colaterales en restauración, señalización, alojamientos o producción local, anticipado por Matiku et al. (2020). Esta dimensión endógena del desarrollo, sin embargo, solo se consolida cuando hay liderazgo institucional y participación ciudadana activa, lo que permite confirmar la H4, en la que se plantea que las rutas verdes deben presentar una gobernanza participativa.

Los resultados se alinean con la literatura internacional sobre índices sintéticos de turismo sostenible, que destacan la relevancia de combinar factores tangibles e intangibles para evaluar el impacto territorial. Esto permite contrastar la H3, donde se plantea que las rutas verdes deben contar con indicadores adecuados de impacto. Aquellas rutas que presentaron un mayor desarrollo en materia de indicadores claros, concisos y objetivos han obtenido una mayor valoración en el indicador IITC. Eso es algo que confirma lo presentado en su trabajo García-Llorente et al. (2020). Y es que dichos indicadores, que facilitan una información más comprensible, permiten tanto poner en marcha planes de actuación correctivos en caso de que les fuera preciso por cualquier circunstancia, como planificar nuevas estrategias de mejora con base en una información más fiable.

En ese sentido, los hallazgos del presente trabajo se alinean con estudios que subrayan la importancia de los índices sintéticos para evaluar la sostenibilidad turística, en los que se respaldó la utilidad de aplicar un índice compuesto para comparar destinos y apoyar la toma de decisiones estratégicas. Una propuesta también contrastada por otros autores (Blancas et al., 2020).

Asimismo, investigaciones recientes en *Journal of Sustainable Tourism* y *Tourism Management* refuerzan que el éxito de modelos como las rutas verdes depende tanto de la calidad de la infraestructura como de la capacidad para integrar factores sociales, culturales y ambientales en un marco coherente de largo plazo (Sharpley, 2020; Higgins-Desbiolles et al., 2019). Ambos trabajos van en la misma dirección que los resultados obtenidos en el presente trabajo.

Las mayores limitaciones son especialmente notables en Galicia y Cantabria, donde varias rutas mostraron potencial no aprovechado debido a la fragmentación de la gobernanza o a la falta de integración entre patrimonio y turismo, confirmando el estudio previo de Moral-Moral et al. (2019).

Por último, en la línea de la H4, cuando se habla de que las rutas verdes deben presentar una gobernanza participativa, se analizan tanto la participación de las administraciones públicas en el diseño de las rutas como el respaldo que les da su presencia como institución pública. Sería una doble labor la realizada por los poderes públicos, una más activa y otra más pasiva, donde su presencia indica garantía de calidad.

Conclusiones

La mayoría de las rutas analizadas tienen déficits estructurales que comprometen su sostenibilidad:

- Mostraron una falta de continuidad territorial entre rutas y conexiones intermodales deficientes.
- Hubo una ausencia de financiación plurianual y dependencia de convocatorias dispersas.
- Escasa evaluación de impacto turístico o cultural con metodologías estables en diferentes rutas.
- Infrautilización de herramientas digitales o de inteligencia turística, algo bastante generalizado en todas las rutas objeto del presente estudio.

Se confirma en el análisis de los resultados que se producen tanto brechas territoriales como barreras estructurales.

Se concluye que las rutas verdes bien gestionadas son un vector fundamental para el desarrollo de un crecimiento territorial equilibrado, a la vez que son un objetivo claro de sostenibilidad e impulso de la economía circular de los territorios en los que están ubicadas.

Esta gestión correcta pasa necesariamente por una gobernanza participativa llevada a la cooperación o cogobernanza entre el sector público y el privado, lo que se demuestra con el hecho de que son las rutas que mejor puntuación alcanzaron en el indicador propuesto.

Esto permite formular varias recomendaciones estratégicas en ese sentido que pueden ser empleadas tanto por las administraciones públicas como por los entes privados que se vinculen a la gestión de las diferentes rutas:

1. Reforzar la gobernanza multiescalar, fomentando consorcios estables público-comunitarios.

2. Incluir las rutas verdes en los planes estratégicos de turismo rural y en la planificación cultural de los municipios implicados.

3. Implementar sistemas de seguimiento basados en indicadores sintéticos como el IITC, con actualización anual y comparabilidad territorial, donde el esfuerzo de las administraciones públicas debe ser fundamental para consolidar la ruta y la imagen de esta.

4. Potenciar la conexión entre rutas y el transporte público de cercanías, para favorecer la accesibilidad desde entornos urbanos y semirurales, constatando la necesidad de una participación pública más proactiva.

5. Fomentar el uso de tecnologías digitales para enriquecer la experiencia del visitante: apps de interpretación, realidad aumentada, narrativas interactivas.

El valor patrimonial y las narrativas culturales constituyen los pilares fundamentales para articular un relato territorial significativo y sostenible. La gestión turística del patrimonio no debe limitarse a su explotación económica, sino orientarse hacia la creación de experiencias con sentido, capaces de comunicar, emocionar y transformar.

El territorio se convierte, así, en un espacio narrativo donde convergen la memoria, la identidad y la innovación. El éxito de las experiencias turísticas depende de la capacidad del destino para integrar el patrimonio tangible e intangible en un relato participativo, auténtico y emocionalmente resonante. Solo mediante este enfoque narrativo y experiencial se logra un turismo que contribuya realmente a la valorización cultural y a la sostenibilidad social del territorio.

Referencias

- An, W., & Alarcón, S. (2020). Exploring rural tourism experiences through subjective perceptions: A visual Q approach. *Spanish Journal of Agricultural Research*, 18(3), e0108. <https://doi.org/10.5424/sjar/2020183-16572>
- Baloch QB, Shah SN, Iqbal N, Sheeraz M, Asadullah M, Mahar S, Khan AU. Impact of tourism development upon environmental sustainability: a suggested framework for sustainable ecotourism. *Environ Sci Pollut Res Int*. 2023 Jan;30(3):5917-5930. doi: <https://doi.org/10.1007/s11356-022-22496-w>
- Blancas, F. J., González, M., Guerrero, F. & Lozano-Oyola, M. (2020). *Libro Blanco de la Sostenibilidad en las Agencias de Viajes, 100 propuestas para avanzar hacia el futuro*. <https://www.unav.ws/pdf/2020/Libro Blanco Sostenibilidad AAVV.pdf>
- Blanco-Gregory, R. & Martínez-Quintana, V. (2021). *Planificación y gestión sostenible en espacios de recreo*. Editorial Síntesis.
- Blečić, I., Saliu, M.C., Clavé, S.A. (2025). Construction of World Heritage Candidacy Processes: Key Elements for a Systematic Framework. In: Gervasi, O. *et al.* Computational Science and Its Applications – ICCSA 2025 Workshops. ICCSA 2025. Lecture Notes in Computer Science, vol 15894. Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-031-97648-3_11
- Clavero, E., Ortiz García, P., & Haz Gómez, F. E. (2025). Participación ciudadana en la gobernanza local: el caso de la Región de Murcia. *Áreas. Revista Internacional de Ciencias Sociales*, (46),

- 97–119. <https://doi.org/10.6018/areas.631241> (Original work published 31 de diciembre de 2024)
- Clúster Turismo Asturias (2025). *Un día en la senda del oso*. <https://asturas.com/un-dia-en-la-senda-del-oso/>
- Ding, A., Legendre, T. S., Lee, H. S., & Min, J. (Ellie). (2024). The transferability of passion: how green influencers inspire tourists' green initiative support. *Journal of Sustainable Tourism*, 1–18. <https://doi.org/10.1080/09669582.2024.2438245>
- ElorriEta-Sanz, B. Olcina-Cantos, J. (2021) Infraestructura verde y ordenación del territorio en España. Ciudad y Territorio, *Estudios Territoriales* Vol. LIII, Nº 207, primavera 2021 Págs. 23-466 <https://doi.org/10.37230/CyTET.2021.207.02>
- European Commission (2016). *The European Tourism Indicator System (ETIS) – Toolkit 2016*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/4b90d965-eff8-11e5-8529-01aa75ed71a1>
- European Greenways Association. (2021). *Greenways and Sustainable Mobility*. Brussels: EGA. <https://www.aevv-egwa.org/greenways/>
- European Union – EU (2021a). *Economic Social Cohesion*. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=LEGISSUM:economic_social_cohesion
- European Union - EU (2021b). *European Regional Development and Cohesion Funds*. <https://eur-lex.europa.eu/ES/legal-content/summary/european-regional-development-and-cohesion-funds-2021-2027.html?fromSummary=26>
- European Union – EU (2021c). *Regional policy*. https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/regional_policy.html?root_default=SUM_1_CODED%3D26&locale=es
- Euskadi Turismo (2025). *La ruta del Flysch en Geoparkea*. <https://turismo.euskadi.eus/es/top-viajes/la-ruta-del-flysch/webtur00-exptop/es/>
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (2022). *Guía de vías verdes de España*. Madrid: FFE. Acceso septiembre 2025: <https://viasverdes.com/viasverdes/programa-viasverdes.asp>
- Fundación Santa María La Real (2023). *Economía circular: motor de empleo y emprendimiento verde*. <https://areaempleofsmr.es/2023/06/05/economia-circular-motor-de-empleo-y-emprendimiento-verde/>
- García-Llorente, M., Castro, A. J., Quintas-Soriano, C., Oteros-Rozas, E., Iniesta-Arandia, I., González, J. A., García del Amo, D., Hernández-Arroyo, M., Casado-Arzuaga, I., Palomo, I., et al. (2020). *Local Perceptions of Ecosystem Services Across Multiple Ecosystem Types in Spain*. *Land*, 9(9), 330. <https://doi.org/10.3390/land9090330>
- Graham, B., Ashworth, G., & Tunbridge, J. (2016). *A Geography of Heritage* (ebook). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9781315824895>
- Hall, C. M. (2019). Constructing sustainable tourism development: The 2030 Agenda and the managerial ecology of sustainable tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(7), 1044–1060. <https://doi.org/10.1080/09669582.2018.1560456>
- Higgins-Desbiolles, F., Carnicelli, S., Krolkowski, C., Wijesinghe, G., & Boluk, K. (2019). Degrowing tourism: rethinking tourism. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(12), 1926–1944. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601732>
- Ingreenspain. (2023). *Reserva Ecoturística*. <https://ingreenspain.es/reserva-ecoturista/>

- Kastenholz, E., Carneiro, M. J., Marques, C. P., & Loureiro, S. M. C. (2017). The dimensions of rural tourism experience: impacts on arousal, memory, and satisfaction. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 35(2), 189–201. <https://doi.org/10.1080/10548408.2017.1350617>
- Ku, M.-T., Chiou, S.-C., & Chan, H.-T. (2025). Immersive Experience in Design: Participatory Practices of Audience Cultural Identity and Memory Construction. *Arts*, 14(5), 106. <https://doi.org/10.3390/arts14050106>
- Leichenko, R. & Taylor, C. (2024). Promoting rural sustainability transformations: Insights from U.S. bicycle route and trail studies, *Journal of Rural Studies*, Volume 106, 2024, 103205, ISSN 0743-0167, <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2024.103205>
- López-Olivares, D. & Agarwal, S. (2017). *Gobernanza participativa en turismo cultural*. Editorial Tirant lo Blanch. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=836445>
- Luu, T. T. (2019). Green human resource practices and organizational citizenship behavior for the environment: the roles of collective green crafting and environmentally specific servant leadership. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(8), 1167–1196. <https://doi.org/10.1080/09669582.2019.1601731>
- Matiku, S. M., Zuwarimwe, J., & Tshipala, N. (2020). Sustainable tourism planning and management for sustainable livelihoods. *Development Southern Africa*, 38(4), 524–538. <https://doi.org/10.1080/0376835X.2020.1801386>
- Ministerio para la Transición Ecológica y Reto demográfico – MITECO (2021). *Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas*. https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/temas/ecosistemas-y-conectividad/infraestructura-verde/infr_verde.html
- Moral-Moral, M., Fernández-Alles, M.T., Sánchez-Franco, M.J. (2019) Analysis of rural tourism and the sustainability of rural accommodation. *Revista Espacios Vol. 40 (Nº 01) Año 2019*. p. 3 <http://hdl.handle.net/10498/29835>
- Mutana, S. & Mukwada, G. (2018). Mountain-route tourism and sustainability. A discourse analysis of literature and possible future research, *Journal of Outdoor Recreation and Tourism*, Volume 24, 2018, Pages 59-65, ISSN 2213-0780, <https://doi.org/10.1016/j.jort.2018.08.003>.
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (2022). *Patrimonio natural, cultural y paisajístico, claves para la sostenibilidad territorial*. <https://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0556177.pdf>
- Organization for Economic Co-operation and Development - OECD (2024). *Creating economic prosperity through inclusive and sustainable tourism*. https://www.oecd.org/en/publications/creating-economic-prosperity-through-inclusive-and-sustainable-tourism_f0a49ca9-en.html
- Organización de las Naciones Unidas Turismo – ONU Turismo (2020). *Desarrollo Sostenible*. <https://www.untourism.int/es/desarrollo-sostenible>
- Ramírez-Rosete, N. L., Basilio Calderón, C., & Milián Ávila, M. G. (2017). Gestión participativa en la elaboración de estrategias de revitalización urbana para el barrio histórico de San José, Puebla. *Nova Scientia*, 39. <https://doi.org/10.21640/ns.v9i18.680>
- Ramírez-Rosete, N. L., González-González, M. J. y Reyes-Granados, J. A. (2020). Estrategias de Preservación del Patrimonio Cultural de los Centros Históricos de Puebla. *Revista de Estudios Andaluces*, 39, 45-65. <https://dx.doi.org/10.12795/rea.2020.i39.03>

- Richards, G. (2018). Cultural tourism: A review of recent research and trends, *Journal of Hospitality and Tourism Management*, Volume 36, 2018, Pages 12-21, ISSN 1447-6770, <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2018.03.005>
- Rural Employment Network (2025). *Rural Employment Network: Objectives*. <https://www.eu-ruralemployabilitynet.org/es/la-ren?seccion=objetivos>
- Sharples, R. (2020). Tourism, sustainable development, and the theoretical divide: 20 years on. *Journal of Sustainable Tourism*, 28(11), 1932–1946. <https://doi.org/10.1080/09669582.2020.1779732>
- Slater, H. (2022): Exploring minority ethnic communities' access to rural green spaces: The role of agency, identity, and community-based initiatives, *Journal of Rural Studies*, Volume 92, 2022, Pages 56-67, ISSN 0743-0167, <https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2022.03.007>
- Su, C.J., Lebrun, A.M., Bouchet, P. et al. (2016). Tourists' participation and preference-related belief in co-creating value of experience: a nature-based perspective. *Serv Bus* 10, 823–846 (2016). <https://doi.org/10.1007/s11628-015-0292-z>
- Xie, J., Li, H., Furuya, K. et al. (2024). Participatory intention and behavior in green cultural heritage conservation: an application of the extended theory of planned behavior. *Herit Sci* 12, 299 (2024). <https://doi.org/10.1186/s40494-024-01407-x>
- Zawawi, A.A., Porter, N., e Ives, C.D (2023). Influencias en el uso de vías verdes para el transporte activo: una revisión sistemática. *Sustainability*, 15 (13), 10695. <https://doi.org/10.3390/su151310695>
- Zhang, L. R. (2022). Towards a Better Approach: A Critical Analysis of Heritage Preservation Practices. *Open Journal of Social Sciences*, 10, 43-54. doi: [10.4236/jss.2022.105005](https://doi.org/10.4236/jss.2022.105005).