



Las vías verdes como modelo de desarrollo turístico. El caso de la vía verde del noroeste de la Región de Murcia (España)

The green ways as a model of tourist development. The case of the green route of the northwest of the Región of Murcia (Spain)

Victor López Córdoba
Universidad de Murcia

Gustavo A. Ballesteros Pelegrín
Departamento de Geografía. Universidad de Murcia
Gabp1@um.es

Recibido/Received: 24-01-2019

Aceptado/Accepted: 14-02-2019

RESUMEN:

La Vía Verde es el nombre que reciben los recorridos peatonales y ciclistas en el medio natural resultado del acondicionamiento de infraestructuras en desuso, principalmente antiguos trazados ferroviarios o carreteras sin servicio. El objetivo de este estudio es analizar las iniciativas de las diferentes administraciones y organizaciones para realizar las necesarias inversiones en acondicionar todos los tramos y dotar de las infraestructuras necesarias, mediante la consulta de documentación bibliográfica. El estudio ha permitido comprobar que la Vía Verde del Noroeste de la Región de Murcia, que recorre 78 Km entre las ciudades de Murcia y Caravaca, ha sido utilizada en 2017 por casi 350 mil usuarios, lo que representa el doble de hace 5 años y se ha convertido en un modelo de desarrollo turístico, que favorece el desarrollo socioeconómico y ambiental de toda una Comarca.

Palabras clave: infraestructuras, inversión, Noroeste, Murcia, Vía verde

ABSTRACT:

The Greenway is the name given to the pedestrian and cyclist routes in the natural environment resulting from the conditioning of disused infrastructures, mainly old railroad tracks or roads without service. The objective of this study is to analyze the initiatives of the different administrations and organizations to make the necessary investments in preparing all sections and provide the necessary infrastructures, by consulting bibliographic documentation. The study has shown that the Greenway of the Northwest of the Region of Murcia, which runs 78 km between the cities of Murcia and Caravaca, has been used in 2017 by almost 350 thousand users, which represents double of 5 years ago and It has become a model of tourism development, which favors the socioeconomic and environmental development of a whole Region.

Keywords: infrastructures, investment, Northwest, Murcia, Greenway

CÓMO CITAR ESTE ARTÍCULO/HOW TO CITE THIS ARTICLE

López Córdoba V., y Ballesteros Pelegrín G. A. (2019): Las vías verdes como modelo de desarrollo turístico. El caso de la vía verde del noroeste de la Región de Murcia (España). *Rotur. Revista de Ocio y Turismo*, 13(1): 28-39. <https://doi.org/10.17979/rotur.2019.13.1.5207>

I. INTRODUCCIÓN

La Vía Verde es el nombre que reciben los recorridos peatonales y ciclistas en el medio natural resultado del acondicionamiento de infraestructuras en desuso, principalmente antiguos trazados ferroviarios o carreteras sin servicio.

El proyecto nació en 1993 bajo el amparo del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), que junto con RENFE y FEVE encargaron a la Fundación de Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un inventario de líneas ferroviarias en desuso, dando lugar a que en 1995, el MOPTMA, Renfe, FEVE y la FFE suscribieran un convenio de colaboración para el desarrollo del Programa Español de Vías Verdes, lo que ha permitido disponer en la actualidad de más de 2.700 Km de vías verdes distribuidos en 125 itinerarios por toda España, que pueden ser recorridos caminando y en bicicleta, y algunos tramos en patines, en sillas de ruedas y cochecitos para bebés (Aycart *et al.*, 2013).

A mediados de 2018 la inversión en la construcción inicial de estas infraestructuras supera los 183 millones de euros. Es importante mencionar que cerca del 50% de la inversión en estas infraestructuras procede del Ministerio de Medio Ambiente (con sus diferentes denominaciones desde 1993) construidas en el marco del *Programa de Caminos Naturales* que fue puesto en marcha en 2004. El 50% restante de la inversión procede de la administración local (fundamentalmente diputaciones forales y provinciales) y de las Comunidades Autónomas (Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2019).

En los proyectos de acondicionamiento de una vía verde siempre se trata de preservar y enfatizar el origen ferroviario de la infraestructura y edificaciones, poniendo de relieve ese elemento diferenciador que aporta esta herencia ferroviaria: se rehabilitan aguadas, rotondas, señales, toperas... y, sobre todo, se reutilizan numerosas edificaciones, tanto estaciones, como casillas y viviendas de ferroviarios. Hay más de 70 estaciones rehabilitadas para nuevos usos sociales y ecoturísticos, que ofrecen a lo largo de las vías verdes servicios de alojamiento y restauración, alquiler de bicicletas, información turística, medioambiental y cultural. En numerosas ocasiones, se han rehabilitado también locomotoras y vagones, sea como elemento ornamental o para ubicar en ellos nuevos servicios: centros de interpretación, museos, oficinas de información, etc.

Las Vías Verdes han demostrado ser unos excelentes recursos para favorecer el turismo sostenible, de naturaleza, deportivo y alternativo, favoreciendo la creación de empleo local y a la fijación de la población en el medio rural, contribuyendo a situar a España entre los primeros destinos mundiales del turismo en bicicleta (Aycart *et al.*, 2013 y Hernández *et al.*, 2011).

En la Región de Murcia se crea en 2003 el Consorcio Turístico de la Vía Verde del Noroeste, entidad pública de carácter asociativo formada por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia junto con los ayuntamientos de Murcia, Caravaca de la Cruz, Molina de Segura, Alguazas, Albudeite, Campos del Río, Mula, Bullas y Cehegín. En 2012 se amplía para incorporar aquellos municipios que tengan este tipo de recorridos u otros, como Cañadas Reales, Vías Pecuarias, carreteras en desuso, corredores verdes, etc. dando lugar al Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia.

Actualmente el Consorcio cuenta, además de la Vía Verde del Noroeste, con la Vía Verde del Campo de Cartagena, la Vía Verde de Mazarrón y la Vía Verde de Almendricos en Lorca (Consorcio de Vías Verdes de la Región de Murcia, 2019).

Los objetivos de este trabajo son realizar una aproximación a la historia de la vía Verde del Noroeste, cooperación entre administraciones y entidades privadas, analizar la gestión, mantenimiento, acciones de promoción, difusión y dinamización del desarrollo turístico, patrimonial, económico y medioambiental, que ha permitido convertir a la Vía Verde del Noroeste en un referente en cuanto a turismo sostenible en el contexto de España.

II. ÁREA DE ESTUDIO Y METODOLOGÍA

Para La Vía Verde del Noroeste acondiciona el antiguo trazado ferroviario entre Murcia y Caravaca de la Cruz puesto en marcha en 1933, que con un recorrido de 78 Km entre la antigua estación de tren de Caravaca de la Cruz y la ciudad de Murcia (Figura 1),

Figura 1. Recorrido de la línea de ferrocarril Murcia-Caravaca, hoy transformada en la Vía Verde del Noroeste.



Fuente: Elaboración propia.

Atraviesa una comarca rica en producción agrícola y muy poblada a formada por nueve municipios: Murcia, Molina de Segura, Alguazas, Campos del Río, Albudeite, Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la cruz, siendo definitivamente abandonado el uso ferroviario por su escasa rentabilidad en 1971. Además de las verdes huertas de la Vega del río Segura, la Vía Verde del Noroeste recorre exuberantes pinares, cultivos de secano, paisajes lunares o “badlands” en la cuenca del río Mula y un valiosísimo patrimonio cultural en las poblaciones que atraviesa (Via Libre, 2010 y Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia, 2019).

En 1998 se inician las obras de acondicionamiento de la Vía Verde del Noroeste que terminan en 2011 (Tabla 1), aunque con posterioridad se han realizado mejoras para recuperar el trazado ferroviario original.

Tabla 1. Ficha técnica de la Vía Verde del Noroeste.

Nombre	Vía Verde del Noroeste
Localización	Caravaca de la Cruz – Murcia

Longitud	78 km
Tipo de firme	Forma mixta: Asfalto y zahorra compactada. Mejorado con las últimas actuaciones FEDER
Medio Natural	Paisajes de Bandals/ Tres espacios naturales incluidos en la Red Natura 2000
Patrimonio Cultural	Cascos urbanos de Mula, Bullas, Cehegín y Caravaca de la Cruz / Santuario del Niño / Ruinas de Begastrí / Torre vieja / Puente de Hierro / Basílica de la Santísima y Vera Cruz de Caravaca
Infraestructura	7 Albergues / 13 Áreas de descanso / 10 viaductos / 6 túneles
Cómo llegar	Tren por Alguazas y Murcia Coche hasta Caravaca de la Cruz A través de las estaciones de tren
Gestor	Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia
MAPA	

Fuente: Elaborado a partir de Fundación Ferrocarriles Españoles (2019) e Instituto Turismo de la Región de Murcia (2018).

El recorrido que se puede dividir en cuatro etapas Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia (2019):

- La primera etapa (desde el km 0 hasta el km 12). Parte desde el Campus de Espinardo, llega hasta Molina de Segura y desde allí, hasta Alguazas.
- La segunda etapa (desde el Km 12 hasta el Km 40). Comienza en Alguazas y la conecta con el municipio de Mula, pasando durante el recorrido por Campos del Río, Albudeite y Baños de Mula.
- La tercera etapa (desde el Km 40 hasta el Km 60). Conecta el municipio de Mula con el municipio de Bullas. En este trayecto atraviesa gran cantidad de túneles y puentes debido al gran desnivel y la zona montañosa por la que discurre.
- La cuarta etapa (últimos 18 Km). Parte del municipio de Bullas hasta desembocar en Caravaca de la Cruz, pasando entre ellos por el municipio de Cehegín. Destaca por ser la etapa más montañosa, aunque no la de mayor desnivel.

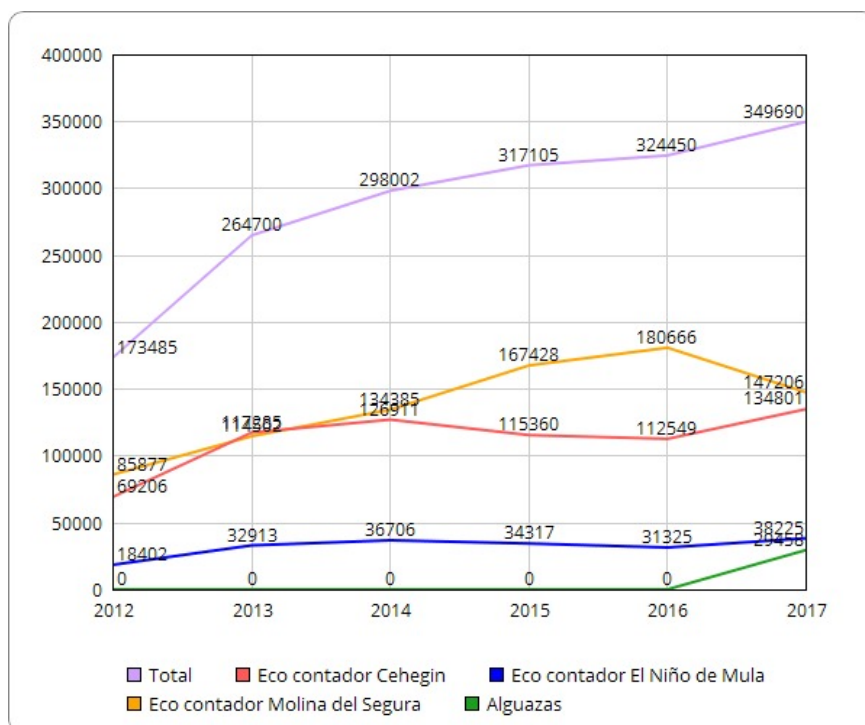
Se ha realizado un trabajo indagando, recuperando y analizando los estudios realizados por otros investigadores y técnicos en fuentes documentales (Nava & Abreu, 2015), de carácter “descriptivo”, ya que, a partir de la información recabada del fenómeno, se inicia un proceso de descripción de la realidad de situaciones, eventos, personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno, exponiendo lo más relevante de un hecho o situación concreta, definiendo y analizando los procesos involucrados (Arias, 2012 y Hernán-Sampieri et al., 1997), pero también es “explicativo” porque argumenta la realidad y causas que han originado la situación actual de la Vía Verde del Noroeste.

Finalmente, el enfoque del trabajo puede considerarse como mixto al incluir datos de carácter cualitativos y cuantitativos (Hernandez-Sampieri et al., 1997). Por un lado, incorpora aspectos cualitativos ya que realiza una recolección de datos sin medición numérica para descubrir o afinar preguntas de investigación en proceso de interpretación, por otro lado, en determinados casos incorpora datos cuantitativos, al incorporar datos sobre la evolución del número de usuarios de la Vía Verde.

III. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El número total de usuarios de cada tramo de la Vía Verde del Noroeste para el periodo 2012-2017 evoluciona hacia un crecimiento constante, duplicando en seis años el número de usuarios, al pasar de 173.485 a 349.690 (Instituto de Turismo de la Región de Murcia, 2018) (Tabla 2).

Tabla 2. Usuarios de la Vía Verde del Noroeste.



Fuente: Elaborado a partir de datos obtenidos del Instituto de Turismo de la Región de Murcia (2018).

Estos buenos resultados se deben a la existencia de un decidido compromiso por parte de las administraciones en el mantenimiento y mejora de las infraestructuras, así como en acciones de difusión y promoción, impulsadas por la profunda transformación socioeconómica que está experimentando en las últimas décadas nuestro medio rural, que obliga a idear soluciones alternativas a los nuevos problemas de despoblamiento rural. En este sentido, la creación de la

Vía Verde del Noroeste está jugando un papel muy destacado en generar nuevas actividades, sobre todo vinculadas a la conservación del medio ambiente y al turismo rural en el noroeste de la Región de Murcia.

Según el Instituto de Turismo de la Región de Murcia (2018), las inversiones en mantenimiento y mejora de la Vía Verde del Noroeste previstas para el periodo 2014-2020 a través de la cofinanciación europea del 80 % con fondos FEDER (Fondo Europeo de Desarrollo Regional), suponen una inversión de 340.590,30 €, con el fin de realizar las siguientes actuaciones:

- ✓ Acondicionamiento de tramos del antiguo trazado ferroviario Murcia – Caravaca que en su momento no pudieron arreglarse en Alguazas y Campos del Río, mejorando así la continuidad y seguridad de la vía verde, haciéndola más atractiva para los usuarios.
- ✓ Alguazas: Recuperación del tramo ferroviario original a su paso por la ciudad (2,5 km) y su continuidad hasta la vieja depuradora (5.2 km)
- ✓ Campos del Río: Recuperación del trazado original al este de la localidad (0,9 km) y acondicionamiento de un tramo al oeste junto a la carretera (0,8 km)

Además se han desarrollado otras actuaciones como son la unión con la Vía Verde del Campo de Cartagena, restauración forestal y señalización, mantenimiento y señalización nueva más eficiente, plantación arbolado con especies autóctonas y creación de barreras vegetales para la protección Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia (2019).

También se ha acondicionado y señalizado itinerarios que dan conexión entre la Vía Verde del Noroeste y la Vía Verde del Campo de Cartagena, con una inversión superior a los 273 mil €.

Entre las actuaciones habituales de mantenimiento y mejora de la Vía se encuentra:

- ✓ la señalización de la Vía, con el fin de mantener, incorporar y mejorar las señales adaptada a gente de todas las edades y todas las circunstancias.
- ✓ Mejora de las infraestructuras, no solo para la seguridad de los visitantes sino por la sostenibilidad propia que la vía necesita. Protección de los túneles de infiltraciones y desprendimientos, perfilar el asfalto, proteger los taludes para evitar su desprendimiento.
- ✓ Mejorar la accesibilidad de la Vía, en un primer paso desde los núcleos urbanos, para facilitar su uso por personas con movilidad reducida.
- ✓ Restauración paisajística reforestando zonas degradadas y manteniendo un óptimo servicio de recogida de basura.
- ✓ Favorecer la cohesión entre la Vía y otros tipos de turismo, mediante la restauración de elementos patrimoniales y difusión de aquellos de de una u otra manera puedan estar relacionados (Tabla 3).

Tabla 3. Elementos culturales que en la difusión se relacionan con la Vía Verde del Noroeste.

Localidad	Elementos
Murcia – Campus Espinardo	Catedral Museo Salzillo Casino Palacio Almodí
Molina del Segura	Museo del enclave de la muralla Museo del horno de concejo Iglesia de Nuestra señora de la Asunción
Alguazas	Iglesia de San Onofre Ermita de la Purísima Torre de los moros El paraje
Campos del Río	Calle del Rosario y Torre del Reloj

Albudeite	Iglesia de Nuestra Señora de los Remedios (Cristo de Sangre)
Mula	Real Monasterio de la Encarnación Museo de Arte Moderno Fundación Casa Pintada Museo El Cirralejo Semana Santa de Mula Noche de los tambores
Bullas	Vino con denominación de origen Ruta del Vino Iglesia de nuestra señora del Rosario Palacio de los Melgares Mercadillos Locales
Cehegin	Palacio de Jaspe Iglesia de Santa Maria Ermita de la Concepción Yacimiento de Begastri
Caravaca de la Cruz	Fuentes del Marqués Fiesta en Honor a la Santísima y Vera Cruz de Caravaca Castillo-Santuario de Caravaca

Fuente: Elaboración propia.

Respecto a la promoción y difusión de la Vía Verde del Noroeste, el gasto proviene del Consorcio de las Vías Verdes que aporta un 50 % y el otro 50 % de los ayuntamientos que se adhieren a esos planes, si bien las grandes campañas de promoción son financiadas por la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, dado que tiene las competencias en materia de Turismo (Murcia Turística, 2018).

La difusión de la Vía Verde del Noroeste se realiza de diferentes páginas web, elaboración de folletos, publicaciones como “el camino de levante” y “el camino de la Cruz de Caravaca”, elaboración notas de prensa, organización de actividades para celebrar el Día Nacional de las Vías Verdes (Murcia Turística, 2018) y se promociona en FITUR, la feria de turismo probablemente más importante del mundo, que se celebra todos los años en enero en Madrid.

Entre los elementos culturales más importantes que se desarrollan en la Vía Verde del Noroeste que se potencian en la difusión destacan la ruta del vino de Bullas: Conforman un legado de siglos. Trabajado con artesanía. Cuenta con su Denominación de Origen. Nació en la 'Bodega de la Balsa' y este logro en el año 1994 la Denominación. El vino es el elemento diferenciador de esta ruta gestada por la asociación con el mismo nombre que la ruta en la cual trabajan muchas bodegas de distintas clases de vino. Esta ruta no nace y muere con el vino, también adopta la gastronomía y la historia de la ciudad además de incluir elementos como el alojamiento, así como las fiestas en honor a la Santísima y Vera Cruz de Caravaca.

Con el fin de hacer más atractiva la Vía Verde del Noroeste, así como fortalecer el nexo entre la sociedad y la Vía, se desarrollan diferentes actividades de ocio (Consorcio de las Vías Verdes de la Región de Murcia, 2019), dirigidas a diferentes sectores de la población, como son:

- ✓ Campo de trabajo con Jóvenes de toda España, organizado por el Instituto de Juventud y el Ayuntamiento de Caravaca). Dando la posibilidad para los adolescentes de toda España conozcan la Vía, como funcionan y el procedimiento para su buen uso.
- ✓ Foro Nacional de las Vías Verdes. (Fundación Ferrocarriles Españoles).
- ✓ Día Nacional de las Vías Verdes. Se celebra en cada una de las comunidades autónomas que disponen de tramos de vías verdes. Cada edición es celebrada en un lugar diferente. Es una buena herramienta de promoción. Durante toda la jornada se celebran distintas actividades, así como la realización de una ruta, ya sea andando o en bicicleta.

- ✓ Programa "Verde que te quiero verde, Vía Verde" (Fundación CAJAMAR). Esta actividad nació en el año 2011 para fomentar las actividades naturales, así como su participación y cuidado sostenible del entorno. En este programa suelen participar unos 600 escolares, por lo que es una buena herramienta la divulgación del medio ambiente en general.
- ✓ Encuentro de asociaciones "Mujeres en la Vía." (Asociaciones mujeres). Diversas asociaciones de mujeres se reúnen el 8 de marzo en la Vía Verde del Noroeste, visitando durante 3 días cada uno de los puntos de interés turístico., llegando a participar hasta 300 mujeres.
- ✓ Concurso de dibujos infantiles "PlantANDO en la Vía" (Fundación Ferrocarriles Españoles y Cartagena Puerto de Culturas): escolares de los 7 municipios que atraviesa la Vía Verde del Noroeste, ofrecen su punto de vista de las vías verdes mediante dibujos creados por ellos mismos, los cuales se exponen después para todo el público que deseara verlo.
- ✓ Ruta Senderista Proyecto Hombre (Ayuntamiento de Caravaca, Cehegin y Bullas). Participan más de 100 personas para fomentar la salud, la diversión y la actividad física.

Para ofrecer alojamiento a los caminantes, las Vía Verde del Noroeste (Tabla 4) aprovecha las antiguas estaciones donde hacían itinerario los trenes por las viejas vías. A día de hoy se encuentran gestionadas por la Unión Promotora LAG Y Lozano S.L. Los establecimientos se han reformado y adaptado para ser albergues para los usuarios de la vía. Sin embargo, estos no son los únicos emplazamientos en los cuales los usuarios pueden dormir, existen también casas rurales colindantes a las vías.

Tabla 4. Características de los albergues de la Vía Verde del Noroeste.

	Habitaciones	Camas	Ropa cama	Aseo/ ducha	Toallas	Cocina	Cafetería	Animales	Adaptado
Albudeite	5	8	SI	SI	NO	SI	NO	PREG.	NO
Alguazas	12	48	SI	SI	NO	NO	SI	NO	SI
Bullas	2	44	SI	SI	NO	NO	SI	NO	SI
Campos del Río	3	16	SI	SI	NO	SI	NO	PREG.	NO
Caravaca de la Cuz	33	22/24	SI	SI	NO	NO	SI	NO	NO
Cehegin	4	48	SI	SI	NO	NO	SI	NO	SI
La Luz (Mula)	1	SI	SI	SI	NO	NO	NO	SI	NO
Las Torres de Cotillas	5	24	SI	SI	NO	NO	SI	SI	NO

Fuente: elaborado a partir de Alverdes, 2018

La Vía Verde del Noroeste es accesible para la mayor parte de las personas (Tabla 5) y existen unos tramos accesibles para personas con movilidad reducida (PMR).

Tabla 5. Accesibilidad Física.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
--	-----	-----	-----	-----	-----

PAVIMENTO*					
Pavimento Homogeneo	Resaltes/ Hundidos	Resaltes/ Hundidos	Resaltes/ Hundidos	Resaltes/ Hundidos	Resaltes/ Hundidos
Antideslizante	Si	Si	Si	Si	Si
Integrado	Si	Si	Si	Si	Si
Drenaje	Sistema cunetas	Sistema cunetas	Sistema cunetas	Sistema cunetas	Sistema cunetas
Circulación Horizontal					
Ancho medio	400 cm	400 cm	400 cm	400 cm	400 cm
Ancho mínimo	290 cm	270 cm	270 cm	270 cm	270 cm
Distancia	>500 cm	>500 cm	>500 cm	>500 cm	>500 cm
Dia. Libre de Giro	>150 cm	>150 cm	>150 cm	>150 cm	>150 cm
Bordillos laterales	No hay	No hay	No hay	No hay	No hay
Altura Bordillos	No existen	No existen	No existen	No existen	No existen
INCLINACIÓN					
Pendiente long. MAX / MIN	2% / 1%	2% / 1%	2% / 1%	2% / 1%	2% / 1%
Pendiente Transv.	2%	2%	2%	2%	2%

Fuente: Víasverdesaccesibles (2018). (1) Campus Universitario de Espinardo – Estación Ribera de Molina. (2) Albudeite Km 26,20 – Mula Km 34,40 (3) Apeadero del Niño – Bullas (4) Área de descanso AD-12. Km 60. Bullas – Cehegín km. 69,7 (5) Cehegín Km. 70 – Caravaca de la Cruz.

A lo largo de todo el recorrido se han acondicionado una serie de puentes y viaductos que garantizan la seguridad (Tabla 6).

Tabla 6. Accesibilidad en los puentes y viaductos.

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
PUENTES / VIADUCTOS					
Pavimento Enrasado	No	Si	Si	Si	Si
Tipo	X	Tierra compactada	Asfalto/Tierra compactada	Asfaltado	Asfaltado
Pasamanos	X	Tramos	Tramos	Tramos	Puntuales
Pasamanos dobles	X	No	No	No	No

Altura superior	X	135 cm	100 cm	100 cm	100 cm
Altura inferior	X	100 cm	No	No	No
Pasamanos prolongados	X	No	No	No	No
Pasamanos continuado	X	Si	Si	Si	Si
Diametro pasamanos	X	4 cm	4 cm	4 cm	4 cm
Barandillas escalables	X	Si	Si	Si	No

Fuente: Viasverdesaccesibles (2018). (1) Campus Universitario de Espinardo – Estación Ribera de Molina. (2) Albudeite Km 26.20 – Mula Km 34,40 (3) Apeadero del Niño – Bullas (4) Área de descanso AD-12. Km 60. Bullas – Cehegín km. 69,7 (5) Cehegín Km. 70 – Caravaca de la Cruz.

El mobiliario tiene la finalidad de evitar el paso de vehículos en determinados tramos, en otros facilitar el paso y/o el descanso (Tabla 7).

Tabla 7. Características del mobiliario

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Mobiliario Vía Verde					
Elementos Volados	No	No	No	No	No
Bolardos	Si	Si	No	Si	Si
Función Bolardos	Proteger vehículos	Proteger vehículos	No	Proteger vehículos	Proteger vehículos
Altura Bolardo	80 cm	80 cm	X	80 cm	80 cm
Distancia Bolardo	150 cm	150 cm	X	80 cm	80 cm
Color contrastado	Sí	Sí	X	Sí	Sí

Fuente: Viasverdesaccesibles (2018). (1) Campus Universitario de Espinardo – Estación Ribera de Molina. (2) Albudeite Km 26.20 – Mula Km 34,40 (3) Apeadero del Niño – Bullas (4) Área de descanso AD-12. Km 60. Bullas – Cehegín km. 69,7 (5) Cehegín Km. 70 – Caravaca de la Cruz.

Se ha procurado la adecuada señalización a lo largo de todo el recorrido que oriente el recorrido de los usuarios (Tabla 8).

Tabla 8. Señalización

9	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
---	-----	-----	-----	-----	-----

Rótulos información	Si	Si	Si	Si	Si
Fácilmente identificables	Si	Si	Si	Si	Si
Mismo formato	Si	Si	Si	Si	Si
Altura Rótulos	190 / 70 cm	190 / 70 cm	190 / 70 cm	190 / 70 cm	190 / 70 cm
Tamaño letra	1,50 / 4 cm	1,50 / 4 cm	1,50 / 4 cm	1,50 / 4 cm	1,50 / 4 cm
Textos / Iconos	Si	Si	Si	Si	Si
Autorelieve	No	No	No	No	No
Icono homologado	No	No	No	No	No

Fuente: Víasverdesaccesibles (2018). (1) Campus Universitario de Espinardo – Estación Ribera de Molina. (2) Albudeite Km 26,20 – Mula Km 34,40 (3) Apeadero del Niño – Bullas (4) Área de descanso AD-12. Km 60. Bullas – Cehegín km. 69,7 (5) Cehegín Km. 70 – Caravaca de la Cruz.

IV. CONCLUSIONES

La Vía Verde del Noroeste puede ser considerada como un modelo de desarrollo turístico sostenible, con un notable incremento en el número de usuarios, que contribuye de forma inequívoca al impulso socioeconómico de la Comarca del Noroeste. Para lograr estos óptimos resultados, se han atendido a las experiencias previas en otras zonas de España, donde ha resultado fundamental la iniciativa y coordinación público-privada, con un importante aporte de financiación para la adecuación de los recorridos, tanto de infraestructuras, como de señalización y mobiliario, así como la creación de una red de albergues, todo ello acompañado por una adecuada campaña de difusión y promoción del producto turístico.

V. BIBLIOGRAFÍA

Alverdes (2018): *Albergues de la Vía Verde del Noroeste*. <http://alverdes.es/> [Consultado el 20 de abril de 2018]

Arias, F. (2012): *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica*. Editorial Epísteme. Madrid.

Aycart Luengo, C. (2013): “Veinte años de Vías Verdes. 2.000 km de itinerarios sostenibles: más de 100 vías verdes para recorrer España”. En Revista Ph. Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico, Nº 84, p. 8-9.

Consortio de las Vías Verdes de la Región de Murcia (2019): *Vías Verdes de la Región de Murcia*. <http://www.viasverdesregiondemurcia.es/informacion/7/el-consorcio-de-vias-verdes-region-de-murcia.html> [Consultado el 13 de enero de 2019]

Fundación de Ferrocarriles Españoles (2019): *Vive la Vía*. <http://www.viasverdes.com/noticias/noticia.asp?id=722>. [Consultado el 14 de enero de 2019].

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

Hernández-Sampieri, R.; Fernández-Collado, C. y Baptista-Lucio, M.P. (1997): *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill Interamericana- Panamericana Formas e Impresos S.A.

Nava, J.C. y Abreu, Y.J. (2015): “*Logística verde y economía circular*”. Daena: International Journal of Good Conscience, 10 (3) 80-91.

Instituto de Turismo de la Región de Murcia (2018): *Número de usuarios de las Vías Verdes acondicionadas en la Región de Murcia*. <https://www.itrem.es/itrem/consorcios> [Consultado el 1 de abril de 2018]

Vía Libre (2010): “Murcia a Mula y Caravaca, un ferrocarril que nació con mal pie”. Vía Libre, n° 543.