

TERRA. Revista de Desarrollo Local

e-ISSN: 2386-9968

Número 15 (2025), 151-170

DOI 10.7203/terra.15.29631

IIDL – Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local

# **Turismo fluvial y desarrollo territorial en espacios transfronterizos: análisis de experiencias en Cataluña**

**Albert Santasusagna Riu**

Profesor lector

Doctor en Geografía, Planificación Territorial y Gestión Ambiental

Departamento de Geografía de la Universitat de Barcelona

ORCID: 0000-0002-9455-6936

[asantasusagna@ub.edu](mailto:asantasusagna@ub.edu)

**Sylvain Rode**

*Maître de conférences*

Doctor en Geografía

Departamento de Geografía de la Université de Perpignan

Via Domitia

ORCID: 0000-0002-6749-7088

[sylvain.rode@univ-perp.fr](mailto:sylvain.rode@univ-perp.fr)



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons  
Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional

### **Turismo fluvial y desarrollo territorial en espacios transfronterizos: análisis de experiencias en Cataluña**

*Resumen:* El papel de los cursos fluviales desde la perspectiva de su aprovechamiento turístico adopta una relevancia especial a la hora de formalizar estrategias de desarrollo territorial. Es el caso de los dos ejemplos analizados en el marco del presente artículo: por una parte, el proyecto Turismo Fluvial Transfronterizo Sostenible (TTFS), desarrollado por tres ciudades francesas y españolas –Perpiñán, Lleida y Girona–, en torno a cuatro ríos; y, por otra parte, el proyecto Tres Territoris, llevado a cabo por tres comarcas pertenecientes a tres comunidades autónomas españolas: la Terra Alta en Cataluña, el Matarraña en Aragón y Els Ports en la Comunidad Valenciana. Las autoridades locales de sendos proyectos cooperan en torno a los ríos y espacios de agua que tienen en común para desarrollar actividades de turismo fluvial. Su estudio comparativo nos permite reflexionar sobre el papel de los ríos como estructuradores de territorios transfronterizos, a escala tanto interautonómica como internacional. A partir de una metodología cualitativa basada en entrevistas semiestructuradas a los responsables técnicos de ambos proyectos, llegamos a una serie de conclusiones, entre las que destaca como idea fundamental el establecimiento de una dinámica de cooperación territorial basada en una lógica fluvial, en la que el río funciona como un vínculo económico, cultural y ambiental entre territorios fragmentados a nivel administrativo.

*Palabras clave:* espacios fluviales, cooperación interadministrativa, promoción turística, desarrollo local y territorial.

### **River-Based Tourism and Territorial Development in Cross-Border Areas: Analysis of the Catalanian Experiences**

*Abstract:* The role of river courses from the perspective of their touristic use takes on special relevance when formalizing territorial development strategies. This is the case of the two examples analyzed in the framework of this research: on the one hand, the Sustainable Cross-Border River Tourism (TTFS) project, developed by three French and Spanish cities –Perpignan, Lleida and Girona– around four rivers; and, on the other hand, the Tres Territoris project, carried out by three regions belonging to three Spanish autonomous communities: Terra Alta in Catalonia, Matarraña in Aragón and Els Ports in the Valencian Community. The local authorities of both projects cooperate with the water spaces they have in common to develop river-related touristic activities. This comparative study allows us to reflect on the role of rivers in structuring cross-border territories, both on an inter-autonomous and an international scale. By means of a qualitative methodology based on semi-structured interviews with the technical managers of both projects, we reached a series of conclusions, among which the establishment of dynamic territorial cooperation stands out as a fundamental idea, following a river logic in which the latter functions as an economic, cultural and environmental link between fragmented territories at the administrative level.

*Keywords:* river spaces, inter-administrative cooperation, tourism promotion, local and territorial development.

Recibido: 12/2024

Aceptado: 03/2025

Referencia/Citation:

Santassusagna, A. y Rode, S. (2025). Turismo fluvial y desarrollo territorial en espacios transfronterizos: análisis de experiencias en Cataluña. *TERRA. Revista de Desarrollo Local*, 149-168. <http://doi.org/10.7203/terra.15.29631>

## 1. INTRODUCCIÓN

La presente investigación, enmarcada en el ámbito del desarrollo territorial, propone el análisis de dos experiencias de proyectos llevados a cabo por la administración que han tenido lugar en la última década en España, y específicamente en Cataluña, como principal área de estudio. Se trata, primeramente, de dos iniciativas diferenciadas, que involucran actores territoriales e institucionales diversos, pero que presentan dos aspectos fundamentales en común. Por una parte, son proyectos llevados a cabo por administraciones que se encuentran en espacios transfronterizos. Utilizamos este adjetivo, transfronterizo (Paül y Trillo Santamaría, 2019; Vila Lage et al., 2020; Trillo Santamaría, 2022), para denominar aquellos territorios que son administrados por entidades que, aunque formando parte de ámbitos regionales y locales distintos (es decir, separadas por límites regionales y autonómicos, o por fronteras internacionales), presentan objetivos e intereses compartidos desde el punto de vista del desarrollo territorial y consideran que la cooperación interadministrativa es una buena herramienta para conseguirlos (Hortelano Mínguez y Mansvelt Beck, 2017; Paül et al., 2024). Por otra parte, los proyectos analizados incorporan, como uno de sus elementos centrales, el interés por el desarrollo turístico de los espacios fluviales y demás cuerpos de agua que forman parte de sus territorios comunes. Como resultado, son iniciativas que sitúan al turismo fluvial como principal eje de acción, cuestión clave en proyectos recientes de desarrollo local en el sur de Europa, también en espacios transfronterizos (Ruiz Romero de la Cruz et al., 2020).

Los dos proyectos analizados pertenecen a dos escalas geográficas distintas: la internacional y la interautonómica. Por una parte, hemos seleccionado el proyecto TTFS (Turismo Transfronterizo Fluvial Sostenible), compartido entre España, Francia y Andorra a través del programa Interreg-POCTEFA (2014-2020), y en el que intervienen varias administraciones locales y regionales. Por otra, el proyecto Tres Territoris, operado desde las administraciones comarcales de tres Comunidades Autónomas diferentes: Cataluña, Aragón y la Comunidad Valenciana. Es preciso recordar que en España la competencia sobre turismo es exclusiva de las Comunidades Autónomas (Pérez-Guerra y Ceballos-Martín, 2009), y las administraciones comarcales juegan un papel en la promoción de la oferta turística. Se trata, en ambos casos, de proyectos liderados por administraciones con una clara voluntad estratégica y colaborativa para aunar esfuerzos en territorios diferenciados por límites y fronteras, pero con características y retos compartidos. No obstante, y tal y como afirmamos a lo largo del artículo, los alcances y los resultados de ambas iniciativas han sido desiguales, y el factor presupuestario ha sido determinante para conseguir los objetivos propuestos en un inicio.

El objetivo principal del estudio es, en consecuencia, analizar la trayectoria de ambos proyectos, partiendo de las experiencias relatadas por los propios actores territoriales a través de métodos cualitativos, con el fin último de plantear una serie de reflexiones sobre el papel del turismo fluvial en el desarrollo territorial en España. La discusión sobre los elementos que permitieron la colaboración y los aspectos más discutibles y que han supuesto un obstáculo brindan información relevante en el análisis específico de sendos proyectos, pero también en relación con retos y oportunidades desde una perspectiva global en relación con iniciativas y experiencias similares que puedan desarrollarse en un futuro próximo.

## 2. LOS RÍOS COMO OBJETO DE DESARROLLO TURÍSTICO

El geógrafo francés Jean Pelletier afirmaba, en la *Revue de Géographie de Lyon*, que “el tema de la ciudad plasmado en sus relaciones con el agua es uno de los más fructíferos de la geografía urbana” (Pelletier, 1990). La relación entre ríos y ciudades ha funcionado, a lo largo de la historia de la humanidad, como una muestra clara y evidente de la relación pendular, compleja y cambiante entre sociedad y naturaleza. Las ventajas de vivir cerca de un río, fundamentalmente económicas y productivas (abastecimiento de agua, navegación y conexión portuaria, recursos de interés agrícola, espacios verdes lineales), han tenido que enfrentar inconvenientes históricos, como el riesgo de inundación, la contaminación o el efecto barrera entre los márgenes urbanizados. Se trata de un juego de equilibrios que cada ciudad y territorio han abordado de una forma particular, y que ha dado lugar a un sinfín de singularidades que, en algunos casos, han definido su acervo cultural y han representado episodios históricos determinantes para su desarrollo o, por el contrario, su freno, retroceso o destrucción (De Ureña, 2002, 2022).

El proceso histórico de urbanización ha tenido, especialmente en Europa, un gran impacto en los espacios fluviales. La función social de los ríos urbanos se acentúa con su aprovechamiento industrial a lo largo del siglo XIX. En las ciudades de mayor entidad, y donde las condiciones físicas lo han permitido, los ríos han sido cruciales para su desarrollo socioeconómico. A medida que los ríos y su llanura de inundación han sido incluidos en los entornos urbanos, han formado parte de nuevos ejes de centralidad y han sido provistos de nuevas funciones ligadas a las necesidades económicas y comerciales de la sociedad y, de forma mucho más reciente, a su explotación turística en un contexto posindustrial (Pellicer Corellano, 2002; Everard y Moggridge, 2012; Kondolf y Pinto, 2017). En el siglo XX, y especialmente a partir de los años ochenta, las operaciones de regeneración urbana han permitido transformar la funcionalidad de los márgenes fluviales, priorizando los usos recreativos, de ocio y turísticos, en detrimento de las zonas industriales afectadas por la deslocalización y la evolución de su sector. Así pues, a medida que los ríos urbanos han ido adoptando un mayor protagonismo en nuestra sociedad, también se ha desarrollado su vertiente ligada específicamente al turismo (Prideaux, 2023).

El llamado turismo fluvial (en inglés, *river tourism*) es un concepto poliédrico, que acoge varias definiciones, algunas de ellas centradas en actividades turísticas muy específicas y otras que permiten una apertura temática. Desde el punto de vista más restrictivo, el turismo fluvial se enfoca solamente a aquellas actividades que consisten en “alquilar barcos habitables o utilizar barcos de paseo y de crucero por las vías ribereñas” (Rosales y Leal, 2008). Dicha definición enfatiza el papel turístico de ríos y canales navegables, desarrollado especialmente en los países de la Europa Central que poseen grandes vías de agua que, históricamente, han adoptado funciones portuarias y de conexión para el transporte de mercancías entre ciudades y territorios (Steinbach, 1995; Erfurt-Cooper, 2009; Van Balen et al., 2014). Los cruceros fluviales representan una actividad económica relevante en Europa, especialmente en el Rin y el Danubio. Según los últimos datos disponibles, en 2023 un total de 1.22 millones de pasajeros de todo el mundo, especialmente venidos de Estados Unidos y de Canadá, viajaron en cruceros fluviales europeos (Central Commission for the Navigation of the Rhine, 2024). No obstante, y más allá de los grandes ríos europeos, en España el turismo fluvial es igualmente una actividad turística en crecimiento. Prueba de ello es la creación, en 2022, de la Red de Cruceros Costeros y Fluviales de los Destinos Náuticos Sostenibles de España (Red CCF), integrada por nueve comunidades

autónomas, y responsable de promocionar España como destino turístico en su dimensión náutica y fluvial.

El turismo fluvial es asimismo un concepto en evolución, y su definición es necesariamente más compleja: puede hacer referencia, paralelamente, a cualquier actividad ligada a la presencia del agua que se desarrolle en los cursos fluviales, pero de igual modo en otros espacios de agua como canales y lagos (Damien, 2001). Así pues, otras definiciones de ámbito internacional amplían esta visión restrictiva incluyendo, además de los cruceros fluviales, las actividades turísticas recreativas, deportivas y culturales que pueden desarrollarse en el río y cerca de él. Es lo que, en lengua francesa, algunos autores conocen como “tourisme fluvestre” (Rode y Gralepois, 2019; Chaboche y Dournel, 2021; Gimbaud, 2021), incorporando la unión entre lo fluvial y lo terrestre, haciendo hincapié en el agua y los márgenes de ribera.

Cooper (2018), especialista en turismo fluvial, considera hasta nueve características ligadas a los espacios fluviales que pueden tenerse en cuenta a la hora de valorar su potencial turístico (tabla 1). Un caso paradigmático es el que plantea este mismo autor (Cooper, 2009) para el río Ganges, donde se pueden identificar hasta cuatro grandes tipologías turísticas: los cruceros fluviales, el turismo religioso en sus orillas, el turismo cultural gracias al patrimonio urbano histórico existente en sus inmediaciones y el turismo de aventura centrado en actividades deportivas y recreativas como el rafting (en el río) y el *trekking* (recorriendo sus márgenes). En esta misma línea, Timothy (2009) identifica varias actividades de ocio en los ríos norteamericanos Mississippi y Colorado que constituyen un factor de atracción para el turismo, como la pesca, las embarcaciones flotantes, los viajes con canoa y distintas modalidades de *rafting*. También destaca la relación entre turismo fluvial y comunidades nativas, no solamente desde un punto de vista cultural y arqueológico, sino con un ejemplo de actividad recreativa (y controvertida) como lo son los casinos fluviales (*riverboat gambling*), gestionados directamente por las comunidades, y que atraen año tras año centenares de turistas de alrededor del mundo.

**Tabla 1. Principales características de los sistemas fluviales que pueden ser aprovechadas para su desarrollo turístico**

Características	Componentes
<b>Geográficas</b>	Extensión, anchura, localización y accesibilidad, navegación y formas topográficas a lo largo de su recorrido.
<b>Biológica</b>	Recursos pesqueros, existencia de especies invasoras.
<b>Ambientales</b>	Calidad del agua, regímenes y estacionalidad del caudal.
<b>Referidas a la zona riparia</b>	Agricultura, sistemas urbanos, naturaleza salvaje ( <i>wilderness</i> ).
<b>Referidas al recurso</b>	Industria, irrigación, consumo humano, hidroelectricidad.
<b>Referidas al transporte</b>	Para usos industriales, movilidad urbana y cotidiana, turismo.
<b>Referidas al ocio y deporte</b>	Natación, kayak, buceo, pesca, entre tantos otros.
<b>Políticas y administrativas</b>	Fronteras y límites a distintas escalas, conflictos, gestión de cuenca hidrográfica, normas y regulaciones.

Fuente: Elaboración propia de los autores a partir de Cooper (2018).

En España, los principales productos derivados de la relación entre agua y turismo son numerosos y variados según la geografía del país y, más allá del turismo litoral, autores como García-González (2004) consideran que en el turismo interior el agua también tiene un papel fundamental. Este autor establece una clasificación del turismo interior basada en actividades relacionadas con el agua en siete tipos: los cruceros fluviales –centrados en los dos principales ríos navegables, el Ebro (Font, 2011) y el Duero (Hortelano Mínguez, 2007; Amorim et al., 2012), tanto a la parte española como portuguesa, así como en otros tramos del Tajo, el Guadiana o el Guadalquivir (Campesino Fernández, 2016)–; las zonas de baño y de ocio –piscinas naturales, lagos, lagunas y embalses, entre otros–; las actividades turísticas complementarias –deportes náuticos y turismo rural–; la pesca deportiva –regulada por cada Comunidad Autónoma, e íntimamente relacionada con los embalses–; los balnearios –que forman parte de la tradición turística española, y que son parte esencial del turismo de salud (Lopes-Branco et al., 2011)–; los elementos patrimoniales –culturales y naturales, es decir, edificios e infraestructuras de valor histórico y artístico, así como espacios naturales protegidos– y, finalmente, otros espacios de agua y turismo, como zonas de camping, parques temáticos o campos de golf.

### 3. METODOLOGÍA Y FUENTES UTILIZADAS

La principal metodología cualitativa utilizada en este estudio se basa en la entrevista a informantes clave (*key informant interviews*), con la voluntad de obtener información y datos relevantes para su posterior análisis, discusión y reflexión. Este tipo de entrevista es útil para conocer información de valor de expertos y alcanzar una visión general del problema, así como para hacer surgir cuestiones de interés (Gilchrist, 1992; McFarland, 2020). El tamaño reducido de la muestra se adapta al número específico de responsables técnicos de ambos proyectos y, por lo tanto, a las personas directamente involucradas en su gestión y consecución. Se ha priorizado la identificación de actores expertos vinculados a las iniciativas estudiadas, con el objetivo básico de conocer la cronología de los proyectos, sus intereses compartidos, su percepción sobre el papel de los espacios fluviales como aglutinadores de actividades turísticas y la consecución de los principales resultados y evidencias materiales de los proyectos.

Un total de ocho entrevistas semiestructuradas a los actores institucionales de ambos proyectos constituye la principal fuente de información (cinco para el proyecto TTFS, tres para el proyecto Tres Territoris). En la tabla 2 sintetizamos la información básica y anonimizada para cada entrevista llevada a cabo (la institución contactada, la función del responsable entrevistado, el tipo de entrevista, la fecha y el proyecto al cual hace referencia). También se ha realizado una revisión de literatura científica y académica sobre la temática de investigación, así como la exploración de materiales, sitios web y cartografía asociada a cada proyecto.

**Tabla 2. Relación de entrevistas con los actores involucrados en los proyectos TTFS y Tres Territoris**

<b>Institución</b>	<b>Función</b>	<b>Tipo de entrevista</b>	<b>Fecha</b>	<b>Proyecto</b>
<b>Oficina de Turismo Comunitario de Perpignan Mediterranéé Métropole</b>	Directivo	Presencial	16/05/2022	TTFS
<b>Perpignan Mediterranéé Metropole</b>	Jefe de proyecto TTFS	Presencial	17/06/2022	TTFS
<b>Consorci del Ter</b>	Directivo y responsable técnico	Respuestas por escrito	19/05/2022	TTFS
<b>Ajuntament de Lleida / Oficina de Turisme de Lleida</b>	Jefe de Ecología y Sostenibilidad	Respuestas por escrito	16/06/2022	TTFS
<b>Ajuntament de Girona</b>	Jefe de Paisaje y Biodiversidad	Respuestas por escrito	8/06/2022	TTFS
<b>Oficina de Turismo de Morella (Comunidad Valenciana)</b>	Responsable técnico de turismo	Telefónica	26/04/2022	Tres Territoris
<b>Comarca del Matarraña (Aragón)</b>	Responsable técnico de turismo	Telefónica	6/05/2022	Tres Territoris
<b>Consell Comarcal de la Terra Alta (Cataluña)</b>	Responsable técnico de turismo	Telefónica	29/04/2022	Tres Territoris

*Fuente:* Elaboración propia de los autores.

La tabla 3 recoge los principales temas tratados en las entrevistas, repartidos en tres principales bloques. Un primer bloque se destinó a conocer e identificar las características fundamentales de cada proyecto, haciendo hincapié en su origen y su relación con el turismo fluvial. En un segundo bloque se preguntó específicamente sobre los aspectos de sostenibilidad del proyecto, con el objetivo de conocer hasta qué punto esta cuestión se ha tenido en cuenta a la hora de construir y ejecutar sus actividades. Finalmente, el último bloque se centró en la relación, los aprendizajes y los resultados de la cooperación entre las administraciones involucradas, con la voluntad de señalar los aspectos más positivos y los que requieren de una mejora para la continuidad y viabilidad futura de este y otros proyectos.

**Tabla 3. Principales temas tratados en las entrevistas llevadas a cabo, así como las preguntas asociadas a cada bloque.**

Temas tratados en la entrevistas	Principales cuestiones planteadas
<b>Bloque 1. Características principales del proyecto</b>	¿Cuáles han sido los principales objetivos del proyecto? ¿Qué papel han tenido los espacios fluviales en el marco del proyecto? ¿Cómo se ha promovido el turismo fluvial en el marco del proyecto?
<b>Bloque 2. La relación del proyecto con el desarrollo territorial sostenible</b>	¿Las actividades turísticas que han surgido a partir del proyecto pueden considerarse sostenibles? ¿En qué medida?
<b>Bloque 3. La coordinación entre administraciones participantes en el proyecto</b>	¿Cómo ha funcionado la cooperación entre las administraciones involucradas en el proyecto? ¿Qué dificultades y obstáculos han aparecido a lo largo del proyecto?

*Fuente:* Elaboración propia de los autores.

## 4. RESULTADOS

### 4.1. Puntos de partida: intereses compartidos y necesidad de cooperación territorial

#### 4.1.1 TTFS: la formalización de un proyecto transfronterizo (Interreg-POCTEFA)

El proyecto “Turismo Fluvial Sostenible Transfronterizo” (TTFS) tenía como objetivo desarrollar una nueva oferta turística transfronteriza centrada en determinados tramos de los ríos Têt (Francia), Ter, Fluvià y Segre (España). El objetivo era ofrecer, dentro de este espacio transfronterizo pirenaico-mediterráneo, circuitos de movilidad activa y descubrimiento del patrimonio tanto natural como cultural. Se hace referencia a los conceptos de “rutas verdes y azules” que logran recuperar y mantener los valores ecológicos de los ríos y promover su diseño como “producto turístico”. Este proyecto contaba con el apoyo de la comunidad urbana de Perpignan Méditerranée Métropole, y asociaba además a este EPCI francés, dos ciudades españolas (Lleida y Girona) a través de sus ayuntamientos. También formaban parte del proyecto las oficinas de turismo de Perpiñán y Lleida, y para Girona el Consorci del Ter, una entidad pública que promueve el turismo fluvial desde 2008. Este proyecto estaba cofinanciado por la Unión Europea (65 %) en el marco del programa Interreg España-Francia-Andorra (POCTEFA 2014-2020) que promueve el desarrollo sostenible del territorio fronterizo de España, Francia y Andorra a través de la cooperación transfronteriza.

A partir de las entrevistas realizadas, identificamos cinco principales objetivos: generar rutas fluviales para mejorar la biodiversidad, la descubierta de los paisajes fluviales y la potenciación de un ecoturismo activo; valorizar el patrimonio natural y cultural vinculado a los ríos; sensibilizar la población sobre el valor de los ríos y la necesidad de protección de sus valores naturales, paisajísticos y culturales para el uso y disfrute de la población local

y los visitantes; consolidar un nuevo producto ecoturístico transfronterizo en el marco del turismo fluvial; y, finalmente, condicionar y mejorar infraestructuras verdes y azules, mejorando la calidad ecológica y la biodiversidad, y los espacios de acogida de los visitantes.

#### 4.1.2. *Tres Territoris: cooperación para la promoción turística de un territorio común*

En el caso del proyecto Tres Territoris, nos tenemos que remontar una década atrás: su origen empieza en el año 2012. Las primeras administraciones que establecieron una relación de colaboración fueron el Consell Comarcal de la Terra Alta (Cataluña) y la comarca del Matarraña (Aragón) a través de su área técnica de turismo, si bien un tiempo más tarde se unió al equipo la Oficina de Turismo de Morella (Comunidad Valenciana). El objetivo de la etapa inicial de cooperación fue promocionar conjuntamente los tres territorios comarcales, con una clara intención en los aspectos turísticos y económicos, aunque progresivamente incorporando el interés por cuestiones artísticas y culturales. Los tres ámbitos de trabajo podían resumirse, desde buen inicio, en tres: la promoción del turismo, el refuerzo de los vínculos culturales y el desarrollo rural. También se incorporaba un elemento estratégico de partida: el interés conjunto para acceder a ayudas y subvenciones, especialmente en el primer ámbito.

A través de las entrevistas realizadas se concluye que el espacio geográfico compartido era, por parte de las tres administraciones implicadas, un ámbito donde los lazos culturales, sociales y geográficos eran relevantes y que reunían más semejanzas e intereses conjuntos que diferencias, especialmente al ser zonas de interior y de perfil rural. El proyecto empezó con varias reuniones técnicas entre las administraciones, que se celebraron periódicamente en los tres territorios, con la voluntad de reforzar el intercambio y la movilidad entre las tres Comunidades Autónomas. En estas reuniones también se invitaron a profesionales del ámbito empresarial para mostrar, enseñar y reconocer las potencialidades turísticas de cada territorio implicado. No se eligió un responsable único del proyecto, sino que se aceptó un liderazgo colectivo en el que los responsables de cada entidad se comprometían a trabajar conjuntamente, a destinar parte de su presupuesto a las actividades acordadas y a establecer un contacto permanente orientado a los objetivos propuestos. En las entrevistas, se identificó la importancia de las reuniones de reconocimiento territorial en la etapa inicial, para que cada administración obtuviera una radiografía de los recursos turísticos que podía ofrecer cada zona y tener un “marco territorial común”.

## 4.2. Los cursos fluviales como elemento integrador

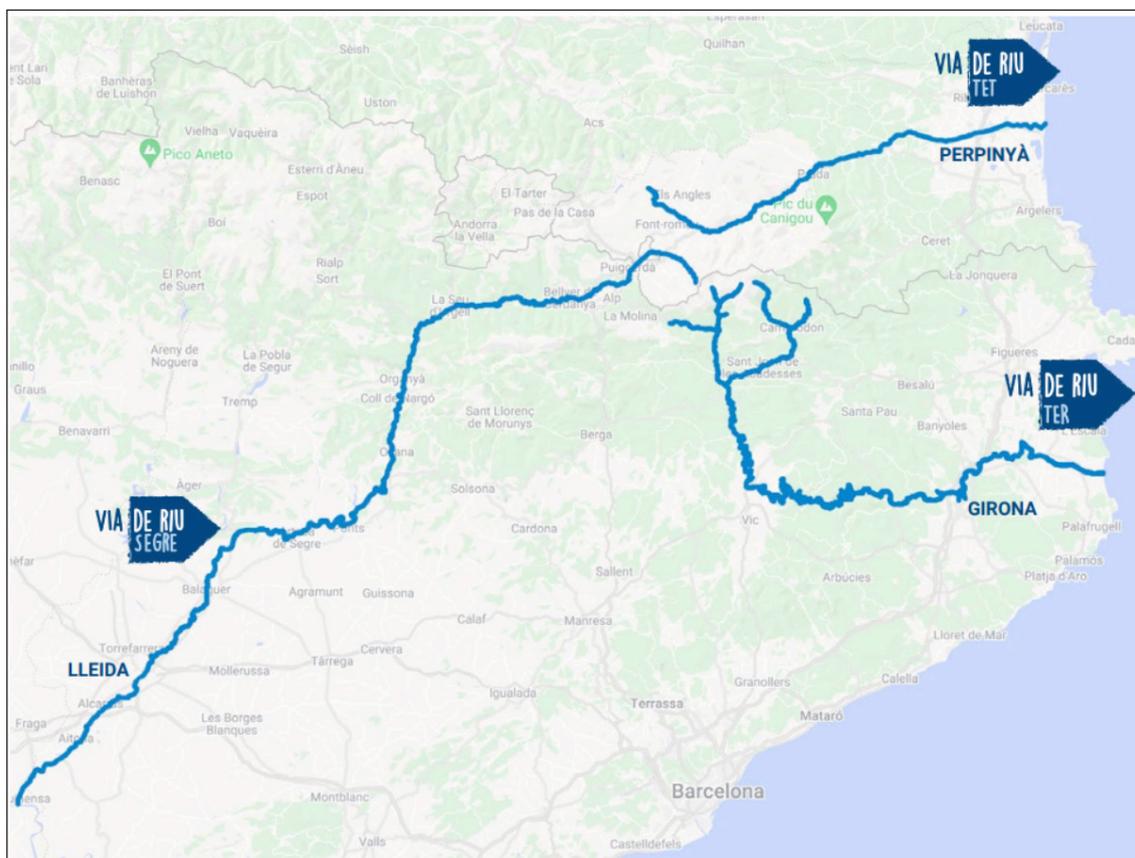
### 4.2.1. *TTFS: el río como principal objeto de desarrollo turístico*

El proyecto TTFS parte de una consideración teórica del espacio fluvial: se define como un territorio eminentemente “ludo-ecológico”. A raíz de las entrevistas, los profesionales describen este concepto como aquel que permite “una aproximación lúdica a los ríos”, con el objetivo de “desarrollar formas de turismo fluvial que sean compatibles con el respeto al medio natural” y, a su vez, “estén cerca de las ciudades”. Este adjetivo, en definitiva, es una declaración de intenciones, con la voluntad de posicionar los ríos como nueva

destinación turística (urbana y periurbana) y, además, que “permitan generar espacios de concienciación y educación ambiental”.

El proyecto se dirige a un turista interesado principalmente en llevar a cabo actividades vinculadas al río y en sus inmediaciones, que sea nacional o internacional, y que pernocte como mínimo una noche en la destinación. Además, el turista durante la realización de la actividad debe desplazarse por medios sostenibles, especialmente a pie o en bicicleta. El principal producto del proyecto ha consistido en el impulso de varios kilómetros de rutas (llamadas Via de riu, en lengua catalana) en los márgenes fluviales de los ríos Segre, Fluvià y Tet, aprovechando el trabajo desarrollado previamente por el Consorcio del Ter en el caso del río Ter (y que recibe el nombre de Ruta del Ter). Estas rutas han ido acompañadas de materiales de divulgación ambiental y promoción turística, con el apoyo de un sitio web (<https://viaderiu.es/>). También se han aprovechado actividades previamente existentes de concienciación ambiental (como el llamado “Aplec dels Rius”, iniciado en Girona) para replicarla y coorganizarla con las otras ciudades involucradas (Lleida y Perpiñán).

**Figura 1. Cartografía de la promoción turística de los espacios fluviales que integran el proyecto TTFS**



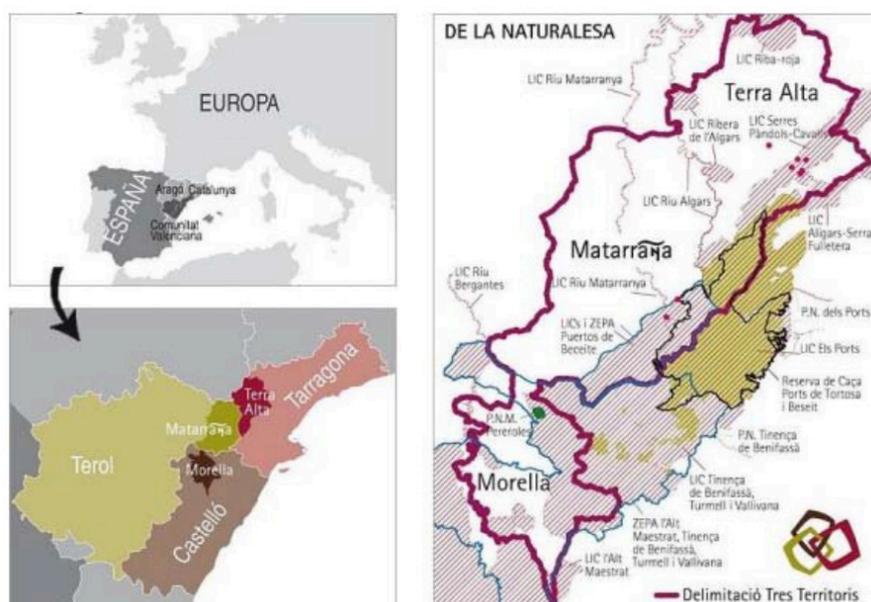
Fuente: <https://viaderiu.es/>.

#### 4.2.2. Tres Territoris: turismo fluvial de interior como alternativa al turismo de sol y playa

Respecto al proyecto Tres Territoris, la promoción turística de los espacios naturales vinculados al agua es una consecuencia del análisis territorial que llevan a cabo las tres administraciones al inicio del proyecto. A diferencia del proyecto TTFS, Tres Territoris no nace con la voluntad de centrar todos sus esfuerzos en el papel de los ríos y los espacios de agua como variables protagonistas, pero el hecho fluvial adquiere una dimensión importante a la hora de establecer una cartografía conjunta de los elementos a promocionar. Las administraciones se dan cuenta de que es necesario, como primer paso, establecer los límites del “territorio común”, que trasciende los límites autonómicos. Por esta razón, la difusión de la cartografía centrada en varios elementos y recursos de interés turístico (entre los que se encuentran las zonas de baño en el río Algars y en barrancos y pequeños afluentes presentes en los términos municipales de Batea, Bot, Arnes y Beceite, y en embalses como el de Ribarroja de Ebro) es uno de los principales productos del proyecto (figura 4).

Por otra parte, los profesionales entrevistados señalaron que la revista de difusión local *¿Qué hacer?* permitió hacer difusión y promoción de las actividades turísticas de forma periódica, tanto en papel como en soporte digital mediante la web del proyecto (*3territoris.org*). El reparto de la versión impresa se hacía especialmente en la costa de Castellón los meses de verano, con el objetivo de “convertir los turistas de sol y playa en turistas de río y montaña”. La revista mostraba zonas de baño y playas fluviales, pozas y pantanos donde poder refrescarse, de forma alternativa al litoral masificado (figura 4). La revista ha dejado de publicarse y el sitio web no está actualizado a partir del inicio de la pandemia. Finalmente, los entrevistados señalaron también la voluntad de crear un proyecto de Camino Natural, que tendría como principal objetivo recorrer los tres ámbitos comarcales uniando territorios fluviales (especialmente el propio del río Algars) con señalización turística propia y compartida. Según aseguran los entrevistados, este recorrido está planificado y concretado sobre el papel, pero no se ha llegado a materializar.

Figura 2. Cartografía conjunta del proyecto Tres Territoris



Fuente: <http://www.comarcamatarranya.es/index.php/tres-territoris>.

### 4.3. Aprendizajes comunes a partir de la cooperación

#### 4.3.1. *TTFs: la colaboración internacional como principal valor del proyecto*

Los responsables técnicos españoles y franceses indicaron como aspecto sumamente positivo el aspecto internacionalizador de la colaboración, aludiendo al tejido social de relaciones profesionales establecido a lo largo del periodo de duración del proyecto, con la particularidad de que se identifica mucho potencial futuro en el desarrollo de nuevas iniciativas. La creación de un diálogo permanente de intercambio de buenas prácticas, el uso de materiales trabajados conjuntamente y la disponibilidad de recursos compartidos son algunos de las cuestiones que se señalaron en las entrevistas, hecho que permitió la firma de un convenio interadministrativo como resultado del proyecto. No obstante, también se consideró que la burocracia asociada a un proyecto de estas características es notable, y que la complejidad a la hora de gestionar el cronograma y las acciones comunes supone, en algunos casos, momentos de gran dificultad. También se valoró como muy negativo el efecto de la pandemia de la COVID-19, que impidió el buen ritmo de encuentros presenciales y rotativos en todos los ámbitos territoriales implicados.

Finalmente, también se hizo referencia a la posibilidad de ampliar las entidades participantes en futuros proyectos más allá del ámbito transfronterizo, mencionando específicamente a la Diputación de Barcelona, ya que ha trabajado en un proyecto de características similares (“Vies Blaves”). “Vies Blaves” es un proyecto centrado en la creación de itinerarios turísticos para peatones y medios no motorizados (como la bicicleta o el caballo), que tiene por objetivo la recuperación y puesta en valor de elementos históricos, patrimoniales y paisajísticos en la cuenca del río Llobregat. En julio de 2020 se aprobó de forma definitiva el llamado Plan Director Urbanístico “Vies Blaves Barcelona”, en el que se concretaban acciones en tres principales ejes: la “Via Blava Llobregat” (186 kilómetros y 14 millones de euros de inversión), la “Via Blava Cardener” (50 kilómetros y 5 millones de euros) y la “Via Blava Anoia” (70 kilómetros y 6 millones de euros). El objetivo final de este proyecto es contribuir a la creación de una red cicloturística en Cataluña y apostar por la desestacionalización del turismo, fomentando las zonas rurales y promoviendo el conocimiento y conservación del medio fluvial. Además, uno de los objetivos estratégicos del proyecto es “mejorar el acceso universal en espacios públicos y verdes, inclusivos y sostenibles”. En la actualidad, se está desarrollando la primera fase del proyecto constructivo y de urbanización del “Via Blava Anoia”.

#### 4.3.2. *Tres Territoris: pandemia, tensiones territoriales y limitaciones económicas*

En cuanto al proyecto Tres Territoris, la cooperación entre las tres administraciones ha pasado por diferentes etapas. Partiendo del interés compartido inicial, la iniciativa fue consolidándose con la realización de varios productos turísticos como los mencionados en el anterior apartado. En las entrevistas, se identificaron tres factores que tuvieron un impacto negativo en la continuidad del proyecto, especialmente a partir de 2017. Por un lado, los entrevistados señalaron el escenario político complejo que se vivió en Cataluña en ese periodo, hecho que tensionó el territorio y no ayudó a mantener un ritmo constante de encuentros a partir de la mesa de trabajo creada. Por otro lado, la pandemia global de la COVID-19 implicó varias etapas de confinamiento que afectaron de forma especial-

mente grave a nivel económico a los territorios implicados. El tercer factor, señalado como fundamental y compartido de forma unánime por los entrevistados, es la falta de un instrumento único para la gestión del proyecto, cuestión necesaria al ser tres administraciones diferentes, con ritmos y funcionamiento distintos. Se cree que la formalización de la cooperación a través de convenios o de la creación de una entidad interautonómica (como una mancomunidad o un consorcio) podría ayudar a centralizar los aspectos burocráticos y a conseguir objetivos a corto y medio plazo con mucha más eficacia. Hasta el momento, no se ha avanzado en el desarrollo de nuevos instrumentos de cooperación más allá de la constitución inicial de una asociación (llamada Asociación Tres Territoris).

## 5. DISCUSIÓN

Los proyectos analizados en el marco de la presente investigación inciden en la dimensión fluvial del turismo, tanto en ámbitos urbanos como rurales. Sus objetivos ponen de relieve la importancia de los espacios de agua (sean cursos fluviales o embalses y pantanos) como ejes longitudinales o áreas puntuales que ayudan a estructurar y a desarrollar territorios transfronterizos en términos de su aprovechamiento turístico. La multiplicidad de posibilidades turísticas en el río, en sus márgenes o a través de los elementos patrimoniales creados por el ser humano ha dado lugar a proyectos de gran diversidad, que por lo general han centrado sus objetivos en el desarrollo de actividades culturales, deportivas y recreativas. De todas formas, los dos proyectos estudiados difieren en ciertos matices que es conveniente exponer en el marco del presente apartado de discusión.

Es importante hacer hincapié nuevamente en la dimensión transfronteriza de los dos proyectos, ya que permite colaborar en nuevas formas de desarrollo turístico de los ámbitos territoriales de actuación. No obstante, y aunque los proyectos establezcan un territorio en común a la hora de plantear nuevas actividades de turismo, en el caso del proyecto TTFS los cursos fluviales y espacios de agua implicados no son, *stricto sensu*, transfronterizos: no se trata de ríos que definan, mediante su recorrido natural, límites o fronteras entre regiones o Estados. Los cuatro cursos fluviales que forman el ámbito de trabajo (Têt, Ter, Fluvia y Segre) se gestionan, desde el punto de vista turístico, por administraciones y entidades diferentes que, mediante la ocasión que brinda el propio proyecto, tienen la oportunidad de intercambiar valiosa información y generar aprendizajes compartidos dentro del contexto territorial propio de la Euroregión Pirineos Mediterráneo. Pero no intervienen en el mismo espacio físico, ni coinciden en sus límites administrativos ni tampoco deben gestionar el mismo recurso turístico, hecho que, de ser así, implicaría una mayor complejidad desde el punto de vista organizativo –como lo demuestra, por ejemplo, la coexistencia de administraciones del agua en la gestión de las cuencas hidrográficas a escala internacional o a nivel interno en España, especialmente en aquellas comunidades autónomas que presentan en su territorio tanto cuencas intra como interregionales (Del Moral Ituarte y Hernández-Mora, 2016; Santasusagna Riu, 2024). En el caso del proyecto Tres Territoris, el territorio de actuación es mucho menor, pero existe un recurso hídrico compartido: el río Algars, que entre su nacimiento en el macizo de Els Ports (Beceite y Arnes) y hasta Nonaspe recorre el límite interautonómico entre Cataluña y Aragón. En este caso, y tal y como hemos señalado previamente, el río Algars ha sido objeto de un proyecto aún no materializado de Camino Natural, y también fue promocionado en las diferentes campañas que se realizaron en el marco de la iniciativa.

Esta cuestión, relativa a la complejidad de la definición de lo transfronterizo, pone encima de la mesa varios interrogantes. El primero, es si realmente la escala territorial planteada es la más apropiada y precisa a la hora de plantear el desarrollo turístico. La divergencia entre quien administra los cursos fluviales a nivel de cuenca (las confederaciones o agencias hidrográficas) y quien puede llevar a cabo su promoción turística (Comunidades autónomas, diputaciones, comarcas y municipios) genera un escenario en que la concertación interadministrativa debe ser primordial para lograr objetivos comunes. Por otra, la definición de los actores involucrados en el proyecto debe ser muy precisa. En el caso del proyecto TTFS, observamos que en el ámbito español la mayor parte de actores considerados son ayuntamientos, a excepción del Consorcio del Ter, una entidad supramunicipal con una trayectoria histórica estable en el desarrollo y promoción turística de la cuenca del río Ter. En el ámbito francés, la administración principal es de ámbito metropolitano. Así pues, se constata la necesidad de reflexionar sobre si se quiere priorizar un desarrollo turístico integral del río, que movilice la totalidad de la cuenca, o si por el contrario solamente se tiene la intención, a medio y largo plazo, de realizar operaciones puntuales en tramos fluviales específicos, la mayor parte de ellos en contextos urbanos. Si la mirada es “integral”, es necesario involucrar a más actores (por ejemplo, a escala comarcal) o sentar las bases para la creación de nuevos, a imagen del Consorcio del Ter en el resto de los territorios fluviales participantes del proyecto.

Por otro lado, es importante comentar que existen proyectos de turismo fluvial recientes en Europa, especialmente en Francia y diferentes a los analizados en el artículo, que constituyen casos interesantes desde el punto de vista de sus objetivos, trayectoria e impactos socioeconómicos y ambientales en el territorio donde han sido desarrollados. Es el caso, primeramente, del proyecto Via Rhôna, un itinerario ciclable de más de 800 kilómetros a través de los márgenes del río Ródano desde las orillas francosuizas del lago de Lemán hasta el Mediterráneo. Algunas voces críticas con el proyecto, provenientes de la geografía francesa, señalan, en una entrevista reciente (Tort Donada y Santasusagna Riu, 2022), que la creación de estos itinerarios ha supuesto la construcción de largas extensiones de pistas asfaltadas en los márgenes del Ródano, protegidas por escolleras, que han contribuido a la artificialización y ocupación del medio fluvial, con impactos ecológicos notables. Se denuncia una priorización de “lo social” frente a “lo ecológico”, en el que la conectividad longitudinal y transversal de la ruta, con su objetivo de mejorar el acceso universal a la zona fluvial, interfiere enormemente con el bosque de ribera y el mantenimiento del ecosistema ripario. No obstante, este proyecto también es visto como un espacio de grandes oportunidades para el desarrollo turístico, e incluso percibido como un “elemento unificador” entre todas las administraciones implicadas (Barthélémy y Comby, 2015). Un aspecto clave en este debate es, también, qué tipo de medio es el que se permite transitar por los márgenes fluviales.

Otro de los riesgos más evidentes de la apertura de nuevas rutas en los márgenes fluviales es la acumulación de desechos y el incivismo de parte de los usuarios. Es particularmente llamativo el testimonio de algunas voces expertas en el caso del canal du Midi, un canal navegable histórico que une el río Garona con el Mediterráneo. Se afirma que la situación de desamparo de algunos tramos, especialmente debida a las embarcaciones abandonadas, ha dado lugar a paisajes claramente degradados (Gil de Arriba, 2015). Recuperando a Cooper (2018), citado anteriormente, cabe subrayar que los valores estéticos y ambientales ligados a la calidad del agua y la presencia de “naturaleza salvaje” (*wilderness*) son primordiales a la hora de plantear el desarrollo turístico en un curso fluvial. Todas estas cuestiones ponen

encima de la mesa la necesidad de pensar en los impactos y consecuencias a la hora de planificar, generar y administrar nuevos recorridos turísticos, específicamente en su mantenimiento a lo largo del tiempo. La gestión y mantenimiento de las rutas “Via de Riu”, así como el eventual Camino Natural en el río Algars, debe priorizar como aspecto fundamental la conservación del propio ecosistema, en colaboración con las administraciones del agua.

## 6. CONCLUSIONES

En el presente artículo hemos analizado dos proyectos de desarrollo turístico que compartían dos elementos clave: su interés por los cursos fluviales y los espacios de agua como objeto a promocionar y la particularidad de que su ámbito de actuación estaba fragmentado a nivel administrativo (en un caso por fronteras internacionales, en otro por límites autonómicos). A partir de la información extraída de las entrevistas realizadas, hemos llevado a cabo un análisis comparativo, que tratamos de sintetizar en la tabla 4. Aunque se trata de dos casos que difieren en sus actores, financiamientos y escala, ambos proyectos buscan contribuir al desarrollo de nuevas formas de turismo y fomentar la cooperación turística entre territorios afectados por límites administrativos. El río se moviliza como un elemento integrador para los territorios, funcionando en contra de las lógicas de fragmentación inducidas por fronteras y límites.

El hecho diferenciador de mayor peso, más allá de la escala de trabajo y la superficie del ámbito analizado, es la sostenibilidad del propio proyecto. En el caso del proyecto TTFS, la dotación de un presupuesto estable durante todo el periodo de trabajo y la colaboración entre actores internacionales permite una gestión orientada a la consecución de objetivos tangibles y el intercambio de información clave a la hora de plantear actividades en cada curso fluvial. Los productos resultantes son diversos (cartografía conjunta, web promocional, actividades coordinadas y eventos populares, entre otros). En cambio, en el caso del proyecto Tres Territoris no existe una continuidad asociada a una dotación presupuestaria concreta. Aunque se identifica una colaboración estrecha en las primeras etapas de contacto, en la actualidad el proyecto carece de estabilidad, y muchas de las actividades planteadas en un inicio no se han terminado desarrollando.

**Tabla 4. Comparación entre los dos proyectos analizados en el marco del artículo**

<b>Características</b>	<b>Proyecto TTFS</b>	<b>Proyecto Tres Territoris</b>
<b>Ámbito</b>	Internacional	Interautonómico
<b>Duración</b>	2014-2020	Se inició en 2012, pero sin estructura estable
<b>Financiación</b>	Unión Europea / INTERREG-POCTEFA	Aportación individual de las entidades colaboradoras
<b>Socios</b>	Perpignan Méditerranée Métropole Ayuntamiento de Girona Ayuntamiento de Lleida Oficina de Turismo de Perpiñán Oficina de Turismo de Lleida Consortio del Ter (Girona)	Consell Comarcal de la Terra Alta (Cataluña) Comarca del Matarranya (Aragón) Oficina de Turismo de Morella (Comunidad Valenciana)
<b>Objetivos</b>	Turismo fluvial y sostenibilidad	Promoción turística, con los espacios fluviales como recurso endógeno
<b>Instrumentos</b>	Convenio interadministrativo (partenariado)	Asociación
<b>Fortalezas</b>	Colaboración internacional, intercambio de buenas prácticas	Promoción conjunta y potenciación de la colaboración público-privada
<b>Debilidades</b>	Fronteras y límites a distintas escalas, conflictos, gestión de cuenca hidrográfica, normas y regulaciones.	Tensión territorial, pandemia y ausencia de formalización de la gestión del proyecto
<b>Principales productos</b>	Via de Riu, sitio web, eventos populares y cartografía	Web promocional, revista local ( <i>¿Qué hacer?</i> ), diseño de camino natural, cartografía conjunta

*Fuente:* Elaboración propia de los autores.

De todas formas, y más allá de las dificultades y complejidades organizativas y de gestión, otorgar un valor turístico a los cursos fluviales puede ser también una oportunidad para prestar especial atención y cuidado a los entornos naturales. Las prácticas turísticas desarrolladas en el marco de estos dos proyectos pretenden ser consideradas sostenibles. Específicamente, el proyecto TTFS tiene lugar en un espacio transfronterizo calificado por los mismos profesionales entrevistados como “lúdico-ecológico”, con el objetivo de desarrollar en torno a los ríos diversas formas de turismo sostenible, que logren preservar el ecosistema fluvial y mantener su calidad. En un contexto en el que muchos pensadores invitan a restablecer vínculos con el medio ambiente para “asumir de nuevo nuestra condición terrestre” (Berque, 2021), los ríos pueden contribuir a ello. Eso parece uno de los objetivos de ambos proyectos: reconectar con los cursos fluviales y espacios de agua como elementos naturales de valor, proponiendo varias formas de aprovechamiento que pasen por una mínima intervención y un aumento de la sensibilización tanto sobre su belleza como su riqueza ecológica y su fragilidad. En definitiva, privilegiar nuevas relaciones con el entorno fluvial, de cuidado y respeto, alejadas de la artificialización y la degradación asociada al turismo masivo.

## AGRADECIMIENTOS

Este estudio se ha realizado en el marco del proyecto de investigación “De la cooperación transfronteriza a la interregional: retos y oportunidades para la gobernanza del Estado español. Retos para los límites administrativos interregionales” (TRANSINTER-D, código PID2021-126922NB-C21), financiado por el Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades de España, la Agencia Española de Investigación y el Fondo Europeo de Desarrollo Regional “A Way to Build Europe”. También ha contado con el apoyo del grupo de investigación GRAM (2021SGR00859), financiado por AGAUR (Agència de Gestió d’Ajuts Universitaris i de Recerca) de la Generalitat de Catalunya (SGR 2021-2024).

## REFERENCIAS

- Amorim, E., Andrade, C., Frederico, N., y Umbelino, J. (2012). Los cruceros turísticos en el Douro y segmento de vinos y gastronomía. Una propuesta de sustentabilidad sociocultural. *Estudios y perspectivas en turismo*, 21(4), 1050-1071. Recuperado de [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322012000400014&lng=es&nrm=iso&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322012000400014&lng=es&nrm=iso&tlng=es) [Consulta: 16 de julio de 2024].
- Barthélémy, C., y Comby, E. (2015). *Regards sur le plan Rhône: de l’intérieur vers l’extérieur d’une politique de développement durable*. Aix-Marseille Université, ENS Lyon. Recuperado de <https://hal.science/hal-04549478/> [Consulta: 1 de febrero de 2025].
- Berque, A. (2021). Entretien avec Cedric Enjalbert. *Philosophie magazine*, 154, 64-69.
- Campesino Fernández, A. J. (2016). Paisajes del agua y turismo fluvial en la Raya ibérica. En J. Vera, J. Olcina, y M. Hernández (Eds.), *Paisaje, cultura territorial y vivencia de la Geografía. Libro homenaje al profesor Alfredo Morales Gil*. Publicaciones de la Universidad de Alicante. Recuperado de [https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/58752/1/Homenaje-Alfredo-Morales\\_05.pdf](https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/58752/1/Homenaje-Alfredo-Morales_05.pdf) [Consulta: 16 de julio de 2024].
- Central Commission for the Navigation of the Rhine (2024). *Annual Report 2024. Inland Navigation in Europe Market Observation*. Recuperado de [https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2024/10/CCNR\\_annual\\_report\\_EN\\_2024\\_WEB.pdf](https://inland-navigation-market.org/wp-content/uploads/2024/10/CCNR_annual_report_EN_2024_WEB.pdf) [Consulta: 1 de marzo de 2025].
- Chaboche, J., y Dournel, S. (2021). Transition récréotouristique et loisirs sportifs de plein air en espace périmétropolitain: Le Loiret au fil de l’eau comme dispositif d’intermédiation territoriale. *Géocarrefour*, 95(2). Recuperado de <https://doi.org/10.4000/geocarrefour.18799>
- Cooper, M. (2009). River Tourism in the South Asian Subcontinent. En B. Prideaux, y M. Cooper (Eds.), *River Tourism*. CABI Digital Library. Recuperado de <https://doi.org/10.1079/9781845934682.0023>
- Cooper, M. (2018). River Tourism. En M. Cooper, A. Chakraborty, y S. Chakraborty (Eds.), *Rivers and Society. Landscapes, Governance and Livelihoods*. Routledge. Recuperado de [https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.9774/gleaf.9781315680088\\_14/river-tourism-malcolm-cooper?context=ubx&refId=4b-b582e7-7b7c-4a19-bf06-44f3172edc88](https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.9774/gleaf.9781315680088_14/river-tourism-malcolm-cooper?context=ubx&refId=4b-b582e7-7b7c-4a19-bf06-44f3172edc88) [Consulta: 16 de julio de 2024].

- Damien, M. M. (2001). *Le tourisme fluvial*. París, Presses Universitaires de France.
- De Ureña, J. M. (2002). La ordenación de los espacios fluviales en las ciudades. En P. De la Cal, y F. Pellicer Corellano (Coords.). *Ríos y ciudades: aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*. Diputación Provincial de Zaragoza, Institución Fernando el Católico.
- De Ureña, J. M. (2022). Ríos y ciudades. Una relación de amor y odio. En R. Martínez Cárdenas, L. F. Cabrales Barajas, M. De la Calle Vaquero, M. García Hernández, M. C. Mínguez García, L. Troitiño Torralba, y M. A. Troitiño Vinuesa (Coord.), *Le- yendo el territorio: homenaje a Miguel Ángel Troitiño*. Universidad de Guadalajara.
- Del Moral Ituarte, L., y Hernández-Mora, H. (2016). Nuevos debates sobre escalas en políticas de aguas: Estado, cuencas hidrográficas y comunidades autónomas en España. *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, 48(190), 563-583. Recuperado de <http://hdl.handle.net/11441/49480> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Erfurt-Cooper, P. (2009). European Waterways as a Source of Leisure and Recreation. En B. Prideaux, y M. Cooper (Eds.), *River Tourism*. CABI Digital Library.
- Everard, M., y Moggridge, H. L. (2012). Rediscovering the value of urban rivers. *Urban Ecosystems*, 15, 203-314. Recuperado de <https://doi.org/10.1007/s11252-011-0174-7> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Font, J. (2011). O turismo fluvial en Catalunya: o exemplo do río Ebre. En R. C. Lois, y V. Paül (Eds.), *Turismo fluvial e da natureza. Un elemento de revitalización dos espazos rurais e do interior*. Instituto Galego de Estudos Europeos e Autonómicos.
- García González, L. (2004). Agua y turismo. Nuevos usos de los recursos hídricos en la Península Ibérica. Enfoque integral. BAGE. *Boletín de la Asociación Española de Geografía*, (37), 239-255. Recuperado de <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1985> [Consulta: 16 de julio de 2024].
- Gil de Arriba, C. (2015). El turismo fluvial y su cementerio de despojos en los bordes del Canal du Midi. *Via Tourism Review*. Recuperado de <https://doi.org/10.4000/viatourism.1591> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Gilchrist, V. J. (1992). Key informant interviews. En B. F. Crabtree, y W. L. Miller (Eds.), *Doing qualitative research*. SAGE Publications.
- Gimbaud, T. (2021). Le fluvial au service des territoires. *Administration*, (269), 55-57. Recuperado de <https://doi.org/10.3917/admi.269.0055>
- Hortelano Mínguez, L. A. (2007). Revitalización y promoción de la “Ruta del Duero”: las iniciativas de excelencia y las propuestas innovadoras. *Cuadernos de Turismo*, 20, 103-130.
- Hortelano Mínguez, L. A., y Mansvelt Beck, J. (2017). El desarrollo local y la cooperación transfronteriza en la Raya de Castilla y León. *Polígonos. Revista de Geografía*, 29, 37-60. Recuperado de <https://doi.org/10.18002/pol.v0i29.5200> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Kondolf, G. M., y Pinto, P. J. (2017). The social connectivity of urban rivers. *Geomorphology*, 277, 182-196. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.geomorph.2016.09.028> [Consulta: 17 de febrero de 2025].

- Lopes Branco Bonfada, P., Henn Bonfada, M. R., Alén González, M. E., y Gonçalves Gândara, J. M. (2011). El turismo de salud y el uso terapéutico del agua. *Estudios y perspectivas en turismo*, 20(2), 462-477. Recuperado de <https://www.redalyc.org/pdf/1807/180717607011.pdf> [Consulta: 16 de julio de 2024].
- McFarland, P. (2020). Ask an ‘expert’. Phenomenology and key informant interviews as a research method in legal geography. En T. O’Donnell, D. F. Robinson, y J. Gillespie (Eds.), *Legal Geography. Perspectives and Methods*. Recuperado de <https://doi.org/10.4324/9780429426308>
- Paül, V., y Trillo Santamaría, J. M. (2019). Hacia una geografía histórica del Gerês/Xurés: la conformación de una región transfronteriza. *Revista de Historiografía (RevHisto)*, 30, 119-155. Recuperado de <https://doi.org/10.20318/revhista.2019.4746> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Paül, V., Trillo Santamaría, J. M., y Vila Lage, R. (2024). La AECT Valls Catalanes, ¿un dispositivo de cooperación transfronteriza al servicio del desarrollo rural? En J. Escribano, J. Esparcia, y N. Vercher (Eds.), *Actas del XXII Coloquio Nacional de Geografía Rural y V Coloquio Internacional de Geografía Rural (ColoRural). Aportes de la Geografía (rural) a la ‘visión a largo plazo’ de las zonas rurales*. Asociación Española de Geografía.
- Pellicer Corellano, F. (2002). Ordenación paisajística de espacios fluviales en las ciudades mediterráneas. En F. Zoido, y C. Venegas (Coords.), *Paisaje y ordenación del territorio*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.
- Pelletier, J. (1990). Sur les relations de la ville et des cours d’eau. *Revue de Géographie de Lyon*, 65(4), 233-239. Recuperado de [https://www.persee.fr/doc/geo-ca\\_0035-113x\\_1990\\_num\\_65\\_4\\_5741](https://www.persee.fr/doc/geo-ca_0035-113x_1990_num_65_4_5741) [Consulta : 16 de julio de 2024].
- Pérez-Guerra, R., y Ceballos-Martín, M. (2009). La configuración del Derecho del turismo autonómico español en el ordenamiento jurídico administrativo-constitucional. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, (35), 455-518. Recuperado de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/3215871.pdf> [Consulta: 16 de julio de 2024].
- Prideaux, B. (2023). River and Canal Waterways as a Tourism Resource. En J. S. Chen (Ed.), *Advances in Hospitality and Leisure*, (18). Emerald Publishing Limited.
- Rode, S., y Gralepois, M. (2019). L’eau au service des territoires ? Entre valorisation et instrumentalisation. Avant-propos. *Sud-Ouest Européen. Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, (47), 5-10. Recuperado de <https://doi.org/10.4000/soe.5118>
- Rosales, J., y Leal, S. (2009). Corredor ribereño del Orinoco y sus tributarios: valoración de un potencial natural para ecoturismo fluvial. *Copérnico. Revista Arbitrada Interdisciplinaria*, (8), 47-50. Recuperado de [https://www.researchgate.net/publication/341914842\\_Corredor\\_ribereno\\_del\\_Orinoco\\_y\\_sus\\_tributarios\\_Valoracion\\_de\\_un\\_potencial\\_natural\\_para\\_ecoturismo\\_fluvial](https://www.researchgate.net/publication/341914842_Corredor_ribereno_del_Orinoco_y_sus_tributarios_Valoracion_de_un_potencial_natural_para_ecoturismo_fluvial) [Consulta: 16 de julio de 2024].
- Ruiz Romero de la Cruz, E., Cruz Ruiz, E., y Zamarreño Aramendia, G. (2020). Una década de turismo sin fronteras. El caso de la Región Duero/Douro, el turismo fluvial y la diversidad turística. *Cuadernos de Turismo*, 45, 381-409. Recuperado de <https://doi.org/10.6018/turismo.426181> [Consulta: 17 de febrero de 202].

- Santassusagna Riu, A. (2024). Assessing water management through decentralization: state-region issues in the Ebro Basin (Spain), *Water International*, 49(5), 575-590. Recuperado de <https://doi.org/10.1080/02508060.2024.2326404> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Steinbach, J. (1995). River related tourism in Europe —an overview. *GeoJournal*, 35, 443-458. Recuperado de <https://doi.org/10.1007/BF00824354> [Consulta: 17 de febrero de 2025].
- Timothy, D. J. (2009). River-based Tourism in the USA: Tourism and Recreation on the Colorado and Mississippi Rivers. En B. Prideaux, y M. Cooper (Eds.), *River Tourism*. CABI Digital Library. <https://doi.org/10.1079/9781845934682.0041>
- Tort Donada, J., y Santassusagna Riu, A. (2022). Jean-Paul Bravard: une vie consacrée à l'étude, à l'enseignement et à l'application pratique de la Géographie. *Biblio3W: Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 27. Recuperado de <https://doi.org/10.1344/b3w.27.2022.33770>
- Trillo Santamaría, J. M. (2022). De fronteras y límites en España: un estado de la cuestión. En Grupo de Análisis Territorial. Universidad de Santiago de Compostela (Ed.), *Aportación Española al congreso de la UGI. París 2022. El tiempo de los geógrafos. Comité Español de la Unión Geográfica Internacional*. Asociación Española de Geografía.
- Vila Lage, R., Paül Carril, V., y Trillo Santamaría, J. M. (2020). Fronteras autonómicas y áreas protegidas: un análisis de tres reservas de la biosfera en la interfaz entre Galicia, Asturias y León. *Boletín de la Asociación Española de Geografía*, 86. Recuperado de <https://doi.org/10.21138/bage.2966>
- Van Balen, M., Dooms, M. y Haezendonck, E. (2014). River tourism development: The case of the port of Brussels. *Research in Transportation Business & Management*, 13, 71-79. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2014.10.014> [Consulta: 17 de febrero de 2025].