



Congreso Nacional del Medio Ambiente
Cumbre del Desarrollo Sostenible

COMUNICACIÓN TÉCNICA

El Programa Vías Verdes y su papel como herramienta para el desarrollo rural sostenible

Autor: Carmen Aycart Luengo

Institución: Dirección del Programa Vías Verdes- Fundación de los Ferrocarriles Españoles

E-mail: gestionvv@ffe.es



RESUMEN:

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios reconvertidos en itinerarios no motorizados para la práctica de un ocio activo y saludable, así como de promoción del turismo rural sostenible. Sea caminando, en bicicleta, en patines, o cualquier otro medio no contaminante contribuyendo con ello a la conservación del medio ambiente, la dinamización de la tejido socioeconómico de las zonas por las que pasa, a la movilidad sostenible, la la recuperación del patrimonio ferroviario en desuso, apoyo del desarrollo local, etc. Las Vías Verdes ofrecen condiciones de máxima accesibilidad, facilidad y seguridad, garantizando su utilización por parte de todo tipo de usuarios, incluidas personas con movilidad reducida (niños, ancianos, discapacitados...). Actualmente existen 1.700 kilómetros operativos de Vías Verdes, distribuidos por todo el Estado en 70 rutas. El objeto de la presente comunicación es presentar el programa Vías Verdes y su aportación al desarrollo sostenible del medio rural, mostrando las actuaciones y proyectos que, durante los últimos 15 años, han logrado la reactivación socioeconómica de las comarcas por donde discurren estos antiguos trazados ferroviarios. Las Vías Verdes constituyen un instrumento ideal para promover en nuestra sociedad un turismo sostenible y responsable, una cultura nueva del ocio y de la movilidad no motorizada, todo ello mediante la reutilización de infraestructuras en desuso, poniendo en valor un patrimonio ambiental y ferroviario muchas veces olvidado.

1. ANTECEDENTES

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados que están dotadas, debido a su origen ferroviario, de especiales cualidades: máxima accesibilidad, facilidad y seguridad. Son lugares ideales para promover la movilidad sostenible y la práctica del paseo y el cicloturismo, especialmente atractivos para personas con movilidad reducida (niños, ancianos, minusválidos). Estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute y el encuentro de todos los ciudadanos, donde pueden practicar hábitos saludables que mejoran su bienestar y elevan su calidad de vida. Y todo ello, al tiempo que proporcionan un beneficio adicional a las comarcas atravesadas: impulsan la cohesión territorial y la dinamización socioeconómica del mundo rural.

A partir de 1993, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) asumió con entusiasmo la tarea encomendada de forma conjunta por parte del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE y FEVE, en el marco de un convenio de colaboración: coordinar las iniciativas de reutilización de antiguos trazados en desuso como Vías Verdes, informar y asesorar a las entidades locales y asociaciones ciudadanas interesadas en ellas, y promocionarlas para fomentar su utilización por los ciudadanos. Desde aquella fecha, se ha logrado alcanzar una longitud cercana a los 1.700 kilómetros de vías verdes operativas, fruto de la conjunción de un gran número de inversiones, proyectos y programas, liderados claramente por los anteriores MOPTMA y Ministerio de Medio Ambiente en la fase de acondicionamiento de la infraestructura - que han aportado conjuntamente el 71% de la inversión realizada en este aspecto hasta 2008 -, a los que se han sumado las actuaciones de otros órganos de la Administración Pública y la iniciativa privada.

2. EL PATRIMONIO FERROVIARIO ESPAÑOL EN DESUSO

Desde que entró en operación nuestra primera línea ferroviaria en 1848, el proceso de expansión de la red ferroviaria española avanzó con buen ritmo, hasta conseguir a comienzos del siglo XX superar los 13.000 kilómetros, alcanzando hacia 1950 su máxima longitud, por encima de los 18.000 kilómetros. Se inició a partir de esa fecha un lento proceso regresivo, con el cese del servicio en muchas líneas, en gran medida fruto de la creciente competencia del transporte por carretera, que se intensificó notablemente en la década de 1980. Fruto de ello, la geografía española apareció surcada por miles de kilómetros de caminos de hierro sin servicio, que configuraban un valiosísimo patrimonio industrial, la mayor parte de titularidad pública, y que presentaba un potencial extraordinario para ser reutilizado con nuevos fines.

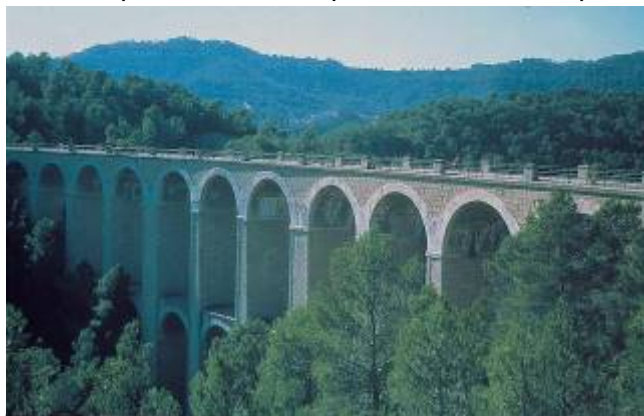


Fig. 1. Viaducto entre Horta de Sant Joan y Bot en la Vía Verde de la Terra Alta (Tarragona). Foto: FFE

En este contexto tuvo lugar el nacimiento del Plan Tejido Verde en 1993, impulsado por el ya referido MOPTMA, RENFE, FEVE y la FFE, con el objetivo de reutilizar como itinerarios no motorizados las infraestructuras lineales que estaban en desuso, destacando entre ellas los ferrocarriles fuera de servicio, denominadas "Vías Verdes". La FFE fue encargada por las otras entidades mencionadas de elaborar un **Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso**, en el que se acopiaron datos sobre la infraestructura y los inmuebles ferroviarios, su situación



patrimonial y los recursos naturales y monumentales de los municipios atravesados. Esta investigación permitió, además, establecer un primer contacto con más de un millar de ayuntamientos a los que se solicitó información sobre el estado de conservación de este patrimonio ferroviario y sobre sus proyectos de recuperación.

Se analizaron en detalle 98 líneas ferroviarias que dependían de los tres entes que encargaron el inventario, y que sumaban una longitud total de 5.764 kms, jalonados por impresionantes obras de fábrica y de inmuebles: 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Un sinfín de trincheras, terraplenes, taludes y muros de contención salpicaban estos trazados ferroviarios que tejían así, en el segundo país más abrupto de Europa, una malla de itinerarios fáciles y cómodos de recorrer.

Adicionalmente, se recopilaron en el Inventario datos relativos a otras 89 líneas ferroviarias abandonadas de carácter minero e industrial, que no dependían de ningún organismo público y que totalizaban otros 1.920 kms.

En definitiva, fueron analizados más de **7.600 kilómetros** de líneas férreas, que comenzaban a sufrir el paso del tiempo y la acción de la naturaleza, una vez que había cesado el tráfico de trenes por ellas. Este impresionante patrimonio ferroviario abandonado permanecía sin uso alguno, por lo que paulatinamente los trazados se habían ido perdiendo, invadidos por la vegetación, aterradas sus trincheras y hundidos sus túneles; muchos viaductos (algunos, verdaderas obras de arte de la ingeniería decimonónica del hierro) habían sido desmantelados y vendidos como chatarra, mientras los edificios de las estaciones se convertían en ruinas rodeadas de escombros. Así, los trazados ferroviarios iban perdiendo su continuidad física, su carácter de corredor o pasillo de comunicación, situación agravada por la afección de nuevas obras de ingeniería (carreteras, embalses...) y de las expansiones urbanísticas de los núcleos urbanos (construcción de nuevos viales urbanos, polígonos industriales...).

Se hacía evidente que la reutilización de este valioso patrimonio ferroviario con nuevos fines sociales y ambientales era el argumento más eficaz y contundente para evitar su deterioro progresivo y para frenar la usurpación por parte de los propietarios colindantes. Y precisamente la dedicación de la FFE a la rehabilitación de los antiguos trazados ferroviarios en Vías Verdes explica que en 2004 haya obtenido un prestigioso **Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio**.

Por otro lado, dado que el tren constituye un excepcional mirador de los paisajes que recorre, la posibilidad de transitar los trazados ferroviarios a pie y en bicicleta proporcionaba la oportunidad de disfrutar no sólo del paisaje del entorno, sino también de la huella que genera en el paisaje la propia obra ferroviaria, ya naturalizada y perfectamente integrada en el territorio.

Cuadro 1: Distribución por Comunidades Autónomas de las líneas ferroviarias en desuso o con débil tráfico (Año 1993)

Comunidad Autónoma	Longitud (km)	% del total
Andalucía	1.442	25,4
Aragón	559	9,64
Asturias	173	2,6
Baleares	183	1,4
Cantabria	139	6,5
Castilla – La Mancha	551	9,5
Castilla – León	1.239	21,4
Cataluña	353	6,1
Comunidad Valenciana	375	6,5
Extremadura	316	5,4
Galicia	78	1,2
La Rioja	35	0,5
Madrid	146	2,5
Murcia	233	4,0
Navarra	41	0,7
País Vasco	178	3,0
TOTAL	5.764	100

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
 Elaboración: Propia a partir del Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso (1993)

3. LA CREACIÓN DEL PROGRAMA VÍAS VERDES

A lo largo de 1993, se fue gestando el nacimiento en España del Programa Vías Verdes, que fue contemplado por el entonces MOPTMA en su Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), en el marco del Plan Tejido Verde. Desde aquella fecha se ha venido desarrollando este Programa, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente a partir de su creación, siempre en estrecha colaboración con Renfe, Feve, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. La FFE desempeña desde entonces las funciones de coordinación, animación y promoción del Programa a nivel nacional y, ya en los últimos años, también internacional, lo cual ha contribuido a dar continuidad y coherencia a todas estas actuaciones a lo largo de los años. A partir de la constitución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) en 2005, es este ente público el encargado de gestionar los trazados ferroviarios en desuso que hasta esa fecha era bienes patrimoniales de RENFE y del Ministerio de Fomento; en concreto, el 44% del kilometraje de Vías Verdes operativas en 2008 es bien patrimonial de Adif, el cual lo alquila a la ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas para su uso como Vía Verde.



Fig. 2. La Vía Verde del Aceite discurre a lo largo de 112 km por las provincias de Jaén y Córdoba. Foto: FFE

El Programa Vías Verdes, en síntesis, tiene por objetivo la reutilización de trazados ferroviarios en desuso como itinerarios no motorizados, que conecten las poblaciones, los espacios naturales y los puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma sostenible al ciudadano. Las extraordinarias ventajas que ofrecen las Vías Verdes por su original uso ferroviario, las convierten en los ejes vertebradores de redes de transporte no motorizado que se pueden configurar mediante la utilización de viales de conexión entre ellas (vías pecuarias, caminos tradicionales, etc.).

4. LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROGRAMA VÍAS VERDES

Un aspecto muy relevante -y que coloca al Programa español de Vías Verdes como un referente a nivel internacional – es la existencia de un plan de actuación de incidencia nacional, que confiere una **imagen global y homogénea** a todas las Vías Verdes. Se ha constatado la importancia de la existencia de una **marca de calidad** identificativa y exclusiva para ellas, diferenciándolas ante el usuario, y que permite establecer sinergias entre las diversas Vías Verdes, de modo que los beneficios y éxitos conseguidos por alguna tiene un efecto positivo en las restantes. Esta identidad gráfica queda recogida en diversos aspectos del diseño de las Vías Verdes, así como en la **señalización** creada expresamente para éstas, siempre bajo la cobertura de un **logotipo** único y general, debidamente registrado y patentado por la FFE.

Las Vías Verdes potencian y optimizan a través de su diseño la especificidad de los trazados ferroviarios sobre los que se desarrollan, y que las hace diferentes respecto del resto de caminos rurales, vías pecuarias o rutas ciclistas. Las exigencias constructivas del primitivo uso ferroviario, con suaves pendientes y curvas abiertas, las dota de condiciones muy singulares de **accesibilidad**, que se traducen en un máximo grado de **facilidad y comodidad** en su recorrido.

Las Vías Verdes propician por ello la integración de **personas con movilidad reducida**

(minusválidos, ancianos, niños, etc.), colectivos ciudadanos generalmente alejados del deporte y del ocio al aire libre. Permiten así la **universalidad de usuarios**, convirtiéndose en lugar de encuentro de personas procedentes de cualquier sector de la población, sin discriminación ninguna por motivos de edad, condiciones físicas o nivel socioeconómico. Su discurrir alejado de las carreteras, y la prohibición de la circulación con vehículos a motor, las convierte, además, en viales de movilidad ligera y de paseo dotados de un elevado nivel de **seguridad**.

Por otro lado, aprovechan un **patrimonio público** como equipamiento verde, como pulmón para las ciudades y alternativa de ocio al aire libre y de convivencia, convirtiéndose en instrumentos impulsores de las estrategias de mejora de la calidad del aire en las ciudades.

El Programa Vías Verdes tiene entre sus objetivos la reactivación socioeconómica de la región afectada, la generación de nuevas inversiones en infraestructura turística y el fomento, en definitiva, del **empleo local**. Para ello, se trata de complementar la oferta esencial de la Vía Verde con otros servicios ecoturísticos: alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas y caballos, educación ambiental y etnográfica, venta de la producción y artesanía local, etc. Servicios que se ubican, siempre que es posible, en los inmuebles de origen ferroviario anejos a la traza.

La **rehabilitación de 59 viejas estaciones**, hasta el momento, para alojar estos nuevos servicios ha permitido la conservación de un valioso patrimonio arquitectónico, al tiempo que les ha devuelto un protagonismo en la vida cotidiana, social y económica de nuestros pueblos. La puesta en marcha y la gestión de los servicios ecoturísticos vinculados a las Vías Verdes pueden estar promovidos desde la iniciativa pública o privada, siendo muy frecuente una fórmula mixta. Con frecuencia, estos edificios son rehabilitados en el marco de planes sociolaborales de escuelas taller y talleres de empleo, y es frecuente que sean explotados mediante concesiones a empresarios privados. Se estima que unas 3.000 personas, entre profesores y alumnos, han participado en estos planes en diversas Vías Verdes desde 1993 hasta 2007.

¡Error!



Fig. 3. Vía Verde en el corazón del Parque Natura de la Sierra Norte de Sevilla. Foto: FFE



5. FACTORES CLAVES PARA EL ÉXITO DE UNA VÍA VERDE

A finales de 2006, el Ministerio de Medio Ambiente encargó a la FFE una investigación acerca de la dinamización socioeconómica que generan las Vías Verdes en el medio rural. En la publicación resultante, *“Caminos Naturales y Vías Verdes. Su adecuación al Desarrollo Rural Sostenible”* (MMA, 2006), se muestra una selección de un centenar de experiencias ejemplarizantes en la gestión de estos itinerarios que están contribuyendo al desarrollo rural y a la generación de empleo de las comarcas que atraviesan.

Esta investigación ha puesto de manifiesto algunas claves que condicionan el éxito o fracaso de los diversos itinerarios naturales, entre los cuales cabe destacar la importancia de que exista un órgano encargado de la gestión de la Vía Verde desde el primer momento de su gestación, que tutele las diferentes fases de su proceso de creación: diseño, redacción del proyecto constructivo, ejecución de obras, explotación, mantenimiento y promoción. La existencia de este ente gestor - bajo sus múltiples formas: consorcio, mancomunidad de ayuntamientos, sociedad, fundación, o bien cualquier otra figura, preferiblemente de carácter supramunicipal – constituye una garantía de continuidad y sostenibilidad del proyecto a medio y largo plazo. Es esencial buscar siempre la implicación y consenso en la toma de decisiones, para que todos los miembros del órgano gestor se vean comprometidos a largo plazo en las estrategias puestas en marcha.

Esta cooperación a nivel institucional se debe complementar con la máxima **implicación ciudadana**, de modo que la Vía Verde se convierta en un proyecto de la comunidad, en un espacio en el que los ciudadanos de todas las edades pueden contribuir a su pleno y óptimo desarrollo.

Es muy conveniente iniciar el proceso de creación de una Vía Verde con la elaboración de un **Estudio de Factibilidad**, que diagnostique sobre su conveniencia y viabilidad, atendiendo a la disponibilidad patrimonial de los terrenos e inmuebles sobre los que se actuará, a la continuidad física del recorrido y al grado de implicación local que existe para la creación de la Vía Verde. Además, este Estudio marca las directrices – consensuadas a nivel local entre todos los agentes que promueven la Vía Verde - a seguir en la redacción de un **Proyecto Constructivo**, documento que definirá en detalle las obras a ejecutar, siguiendo el principio de lograr la máxima eficacia con la mínima inversión, empleando materiales locales, adoptando tipologías constructivas sencillas y minimizando el volumen de obras a realizar. Las obras deben garantizar los principios básicos que caracterizan a la Vías Verdes (máxima accesibilidad, comodidad y seguridad), para lo cual es recomendable que el firme superficial ofrezca suficiente calidad de rodadura. Una solución cuya idoneidad ha sido contrastada consiste en un tratamiento mixto, con una franja lateral de acabado asfáltico para rodadura (bicicletas, sillas de ruedas, etc) y otra franja con superficie en tierra compactada, para caminantes.

En la proyección de obras se presta especial atención a la **seguridad** en las intersecciones con viales motorizados, colocando señalización preventiva e informativa, así como elementos que impidan el acceso indiscriminado de vehículos a motor (pivotes abatibles, traviesas hincadas). También se proyectan las actuaciones de revegetación, con especies autóctonas, bien en los márgenes de la Vía Verde, bien en las áreas de servicio (accesos, miradores, áreas de descanso), y la colocación de elementos de protección. Por otro lado, los túneles con visibilidad interior insuficiente son dotados de un sistema de iluminación, prefiriéndose los sistemas solares como fuente de energía, e incluyendo la instalación de detectores para el encendido automático del alumbrado con el paso de usuarios, así como pulsadores interiores para emergencias.

6. 15 AÑOS DE VÍAS VERDES (1993-2008)

Las Vías Verdes son ya una realidad tangible para los ciudadanos. En el **cuadro 2** se relacionan las Vías Verdes que se encuentran actualmente en operación o en ejecución de obras, tanto fruto de las actuaciones de los anteriores MPOTMA y Ministerio de Medio Ambiente como de la Administración Local y de las Comunidades Autónomas. En total, aparecen **71 Vías Verdes**, que suman una longitud global de **1.619 kms**, cuyo acondicionamiento ha requerido una inversión superior a los 70 Millones de euros. Es importante destacar que no se han sumado en esta cifra las cuantiosas inversiones realizadas en el desarrollo de servicios y equipamientos ecoturísticos y deportivos, rehabilitación de estaciones, mejora de la infraestructura, promoción, gestión, mantenimiento, etc.

La FFE ha elaborado un centenar de estudios de factibilidad y proyectos constructivos en este período, y desempeña una intensa labor de información y asesoría técnica referente al desarrollo de estas iniciativas, tanto a la propia Administración como a medios de comunicación y a colectivos ciudadanos interesados. Con estos fines, ha organizado diversos congresos y jornadas técnicas relativas a la gestión, mantenimiento y promoción de Vías Verdes.

En los 15 años transcurridos entre 1993 y 2008, es un hecho demostrado que las Vías Verdes

están contribuyendo significativamente al desarrollo sostenible de nuestro medio rural, y que estas infraestructuras se han convertido en espacios para el disfrute, para la salud, la calidad de vida y el bienestar de todos los ciudadanos. Y así lo reconoció ya en el año 2000 la Organización de Naciones Unidas cuando concedió al Programa español de Vías Verdes un **Premio Internacional de Buenas Prácticas**

del Programa Hábitat, promoviendo su transferencia a otras regiones del mundo. Precisamente, el cumplimiento de este mandato de cooperación internacional ha hecho nuevamente a la FFE candidata en 2008 a otro Premio Hábitat de la ONU, en

la categoría de “transferencia de una buena práctica”, ya que en los últimos años, la FFE ha contribuido al desarrollo de las Vías Verdes en otros países, muy especialmente en México y Portugal.



Fig. 4. Vías Verdes y trazados ferroviarios transitables sin acondicionar. 2008. Fuente: FFE.

En el mapa se refleja la situación de las *Vías Verdes* que han sido acondicionadas como tales hasta finales del año 2008, así como los trazados ferroviarios que, sin haber sido rehabilitados aún para su uso no motorizado, se encuentran transitables para ser recorridos por ciclistas y caminantes.

Cuadro 2. Vías Verdes Acondicionadas. 1993 – 2008

Vías Verdes Acondicionadas 1993 - 2008		
VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA	Provincia	Longitud (km)



1	Vía Verde de La Sierra	Cádiz – Sevilla	36
2	Vía Verde del Litoral	Huelva	47
3	Vía Verde Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	15
4	Vía Verde de Itálica (tramo Camas)	Sevilla	2
5	Vía Verde de la Campiña	Córdoba	51
6	Vía Verde de Linares	Jaén	6
7	Vía Verde del Aceite	Jaén	55
8	Vía Verde de la Subbética	Córdoba	56
9	Vía Verde del Guadiana	Huelva	17
10	Vía Verde de los Molinos del Agua	Huelva	36
11	Vía Verde de Olula	Almería	1,6
12	Vía Verde de la Bahía de Cádiz (*)	Cádiz	12
13	Vía Verde de Guadix-Almendricos (tramo Serón) (*)	Almería	11,5
	TOTAL		346,1
	VÍAS VERDES DE MURCIA	Provincia	Longitud (km)
14	Vía Verde del Noroeste	Murcia	48
	TOTAL		48
	VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	Provincia	Longitud (km)
15	Vía Verde de Ojos Negros (I)	Castellón- Valencia	70
16	Vía Verde Xurra	Valencia	15
17	Vía Verde de La Safor	Valencia	7
18	Vía Verde Maimó	Alicante	22
19	Vía Verde de Alcoi	Alicante	12
20	Vía Verde de Las Salinas	Alicante	7
21	Vía Verde del Xixarra (Las Virtudes (Villena)-Biar)	Alicante	15
22	Vía Verde de Oropessa-Benicàssim (*)	Castellón	7
	TOTAL		155
	VÍAS VERDES DE CASTILLA LA MANCHA	Provincia	Longitud (km)
23	Vía Verde de La Jara	Toledo	52



24	Vía Verde de Poblete	Ciudad Real	5
25	Vía Verde de la Sierra de Alcaraz	Albacete	75
	TOTAL		132
	VÍAS VERDES EN EXTREMADURA	Provincia	Longitud (km)
26	Vía Verde de las Vegas del Guadiana y las Villuercas	Cáceres -Badajoz	56
	TOTAL		56
	VÍAS VERDES DE MADRID	Provincia	Longitud (km)
27	Vía Verde del Tajuña	Madrid	49
28	Vía Verde del Tren de los 40 Días	Madrid	13
29	Vía Verde de la Gasolina (*)	Madrid	3
	TOTAL		65
	VÍAS VERDES DE CASTILLA Y LEÓN	Provincia	Longitud (km)
30	Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Burgos	54
31	Vía Verde Santander – Mediterráneo - tramo Modúbar	Burgos	9
32	V. V. del Santander - Mediterráneo - tramo La Engaña (*)	Burgos	6
33	Vía Verde del Esla	León	11
34	Vía Verde de Tierra de Campos	Valladolid	4,5
35	Vía Verde de Laciana	León	6
	TOTAL		90,5
	VIAS VERDES DE ARAGÓN	Provincia	Longitud (km)
36	Vía Verde de Ojos Negros (II)	Teruel	92,6
37	Vía Verde de Val de Zafán	Teruel	33,5
38	Vía Verde de Huesca-Alerre	Huesca	4
	TOTAL		130,1
	VIAS VERDES DE LA RIOJA	Provincia	Longitud (km)



39	Vía Verde del río Oja	La Rioja	28
40	Vía Verde del Cidacos	La Rioja	34
41	Vía Verde de Préjano	La Rioja	5
	TOTAL		67
	VÍAS VERDES DE CATALUÑA	Provincia	Longitud (km)
42	Vía Verde del Carrilet Olot-Girona	Girona	54
43	Vía Verde del Carrilet Girona-Costa Brava	Girona	39
44	Vía Verde del Ferro i de Carbó	Girona	12
45	Vía Verde de Terra Alta	Tarragona	23
46	Vía Verde del Baix Ebre	Tarragona	26
	TOTAL		154
	VÍAS VERDES DE ASTURIAS	Provincia	Longitud (km)
47	Vía Verde de la Senda del Oso (hasta Tuñón)	Asturias	33
48	Vía Verde de la Senda del Oso (Valdemurio)	Asturias	11
49	Vía Verde de Fuso La Reina (Fuso-Oviedo)	Asturias	9
50	Vía Verde de La Camocha	Asturias	7
51	Vía Verde del Tranqueru	Asturias	1,2
52	Vía Verde del Valle de Turón	Asturias	17
			78,2
	VÍAS VERDES DE GALICIA	Provincia	Longitud (km)
53	Vía Verde del Eo (Galicia-Asturias)	Asturias-Galicia	12
	TOTAL		12
	VÍAS VERDES DE CANTABRIA	Provincia	Longitud (km)
54	Vía Verde del Pas	Cantabria	34
55	Ramal de Cabárceno	Cantabria	2
56	Vía Verde Piquillo	Cantabria	1,5
	TOTAL		37,5
	VÍAS VERDES DEL PAÍS VASCO	Provincia	Longitud (km)



57	Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro (I)	Alava	23
	V. V. del FC Vasco-Navarro (tramo Alecha-Antoñana) (*)	Alava	10,2
58	Vía Verde del Zadorra	Alava	15
59	Vía Verde de Arditurri	Guipuzcoa	11,5
60	Vía Verde de Arrazola	Guipuzcoa	5
61	Vía Verde de Urola	Guipuzcoa	25
62	Vía Verde del FC. Mutiloa-Ormaitzegi	Guipuzcoa	4,5
63	Vía Verde Morlans (*)	Guipuzcoa	2
64	Vía Verde de Atxuri	Vizcaya	5
65	Vía Verde de Galdames	Vizcaya	15
66	Vía Verde de Orconera (*)	Vizcaya	8
67	Vía Verde de Sopuerta (Arcentales-Sopuerta) (*)	Vizcaya	6,6
	TOTAL		130,8
	VÍAS VERDES DE NAVARRA	Provincia	Longitud (km)
68	Vía Verde del Bidasoa	Navarra	29
69	Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro (II)	Alava - Navarra	25
70	Vía Verde del Plazaola	Navarra - Guipuzkoa	41
71	Vía Verde del Tarazonica	Navarra - Zaragoza	22
	TOTAL		117
	TOTAL Vías Verdes Españolas		1619,2
	(*) Vías Verdes en obras		

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Elaboración: Propia

7. LAS VÍAS VERDES, RECURSOS PARA EL ECOTURISMO

En 2002 las Vías Verdes españolas recibieron un galardón que reconocía el gran potencial que entrañan como recursos ecoturísticos: el **Premio de la World Travel Market al Turismo sostenible**. Se premiaba la capacidad de las Vías Verdes españolas de potenciar el turismo

ecológico y activo, y de combatir algunos de los males originados por la clásica oferta de sol y playa. Las Vías Verdes promueven la desestacionalización de la actividad turística, el desarrollo turístico de nuevos territorios -la mayor parte de ellos en zonas rurales-, incorpora a todos los sectores de población, sin excepción por motivos de aptitudes físicas o de condiciones socioeconómicas. Además, generan nuevas oportunidades de empleo en las zonas atravesadas, especialmente entre los jóvenes, contribuyendo así a fijar a la población en el mundo rural. Cabe citar el ejemplo de la Vía Verde de la Sierra (provincias de Cádiz y Sevilla), que da empleo directo a 29 personas, además de impulsar de forma decisiva las actividades turísticas de la zona.

Es esencial que los ciudadanos conozcan la existencia de las Vías Verdes para poder utilizarlas, ya sea con carácter de uso local y cotidiano, ya sea como turistas en períodos vacacionales y fines de semana. Del Estudio realizado en 2007 por la FFE para la Secretaría General de



Fig. 5. Las Vías Verdes nos adentran en las áreas rurales, siendo una vía de acceso sostenible a nuestro patrimonio monumental y natural. Foto : FFE

Turismo para la creación del producto cicloturismo en Vías Verdes, se desprenden algunos interesantes : las Vías Verdes reciben 3 millones de usuarios/año, con una media de 50.000 visitantes/año, por Vía Verde, y en torno a 500.000 de ellos pernoctan en el entorno de la Vía Verde visitada, originando actividad económica en la zona.

La FFE ha creado los principales medios de difusión que existen sobre las Vías Verdes: en 1997 publicó con la editorial Anaya Touring Club el volumen 1 de una **Guía de Vías Verdes**, con la descripción de 31 itinerarios (suman en total más de 1.000 km de longitud) sobre trazados ferroviarios, y que ya ha sido reeditado en seis ocasiones. El volumen 2 de esta Guía, que ofrece información de otros 800 kms adicionales de itinerarios, ha sido también objeto de cuatro actualizaciones, y en el mes de noviembre de 2008 verá la luz el volumen 3, con otras 30 nuevas Vías Verdes.

Cabe destacar que, desde 2002, el **Mapa de Carreteras** que edita el Ministerio de Fomento (120.000 ejemplares/año) constituye otro de los principales vehículos divulgativos de las Vías Verdes españolas, a las cuales incluye en su cartografía al mismo nivel de representación gráfica que los viales motorizados, si bien indicando con pictogramas los usuarios a los que están destinados (caminantes, ciclistas, jinetes). Este hecho refleja la importancia que las Vías Verdes están alcanzando en su calidad de infraestructuras de transporte sostenible.

El principal vehículo de divulgación sobre las Vías Verdes es actualmente la página web www.viasverdes.com editada por la FFE, con abundante y actualizada información sobre los objetivos y avances del Programa, actividades, convocatorias, noticias, publicaciones, enlaces a páginas extranjeras, una sección de juegos para niños, así como una descripción detallada (sección “guías de viaje”) de diversas rutas, que cuenta con una versión en inglés. La web está dotada de un Sistema de Información Geográfica con mapas georeferenciados, con conexión a las bases cartográficas de Google, IGN, SIC Pac. Además, se remite un boletín electrónico mensual y gratuito a más de 12.300 suscriptores. Entre enero y octubre de 2008 esta web

alcanzó un promedio de 900.000 páginas vistas, superando sustancialmente los 4 millones de páginas vistas logradas en 2007.

Es impresionante el interés y apoyo mostrado por los medios de comunicación, tanto de la prensa periódica como de revistas especializadas en las áreas más diversas, y de la radio, habiendo alcanzado las Vías Verdes en estos medios un gran protagonismo, llegando a contar con secciones fijas en algunos de ellos, y siendo objeto de diversos números monográficos; los últimos de 2008, la Revista Caminar en julio y la Revista Grandes Espacios en noviembre.

En 2005 se produjo un importante salto cualitativo en el lanzamiento publicitario de las Vías Verdes, cuando la cadena La 2 de Televisión Española emitió en su parrilla de máxima audiencia la fase I de la **Serie de Televisión sobre Vías Verdes “Vive la Vía”**, propiedad de la FFE, con la colaboración de numerosos patrocinadores. Fueron emitidos 11 capítulos, de media hora de duración cada uno, lográndose audiencias de más de un millón de telespectadores en muchos capítulos. A partir de entonces y hasta 2008, esta fase I de “Vive la Vía” ha sido emitida cuatro veces por parte de TVE, habiendo también emitido una fase II que contiene otros 7 capítulos. Esta serie ha sido emitida en repetidas ocasiones por TVE en su Canal Internacional, Canal 24 Horas y en otros canales propios. Igualmente ha sido emitida la serie por el Canal Viajar del Grupo Sogecable.

La FFE ha editado y comercializado a través de TVE un total de 55.000 unidades de un DVD incluyendo todos los capítulos de la serie “Vive la Vía”, los cuales han sido también divulgados a través de Youtube, en el canal específico de Vías Verdes creado por la FFE, también denominado “vive la vía2”.

Por otro lado, ocupa un lugar destacado en las acciones de divulgación y de implicación ciudadana la celebración desde 1999 del **Día Nacional de las Vías Verdes** (segundos domingos de mayo): decenas de Vías Verdes organizan marchas, comidas populares y todo tipo de actividades festivas, en las que participan miles de ciudadanos, consiguiendo una gran repercusión en los medios. Una actividad similar es el **Día Europeo de las Vías Verdes** que se celebra desde 2002 en el marco de la Semana Europea de la Movilidad en el mes de septiembre.

8. LA DIMENSIÓN INTERNACIONAL DE LAS VÍAS VERDES: EL PROYECTO REVER

Las Vías Verdes han alcanzado una importante repercusión internacional en los últimos años. En 1998 fue constituida en Namur (Bélgica) la **Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV)**, cuya presidencia recayó hasta 2004 en la FFE, miembro fundador de la misma. Esta Asociación promueve la creación de Vías Verdes en Europa, facilitando la coordinación y el intercambio de información entre los diferentes organismos implicados, así como la divulgación de las mismas a los potenciales usuarios, mediante la creación de un observatorio europeo de Vías Verdes.



Fig. 6. Vía Verde del Tarazonica: un recorrido seguro entre las monumentales ciudades de Tudela y Tarazona. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

La AEVV cuenta con un respaldo muy activo en diversas áreas de la Comisión Europea, lo cual le ha permitido lanzar ambiciosos planes, como es el **Proyecto REVER (Red Verde Europea)**, enmarcado en un proyecto Interreg, que promueve la creación de una red de vías no motorizadas de 10.000 km de longitud que atraviese las regiones mediterráneas de Portugal, España, Francia



e Italia, formada por Vías Verdes como núcleo básico y por otras infraestructuras que permitan la conexión entre ellas (vías pecuarias, carriles bici, caminos rurales, etc).

A partir de noviembre de 2008, la Secretaría General de la AEVV recae en la FFE, de modo que a partir de esa fecha se pretende iniciar un período de estrecha colaboración entre los diferentes promotores y gestores de las Vías Verdes europeas. Un nuevo aliciente para seguir avanzando con entusiasmo hacia un futuro de progreso y bienestar más sostenible para todos los ciudadanos.

9. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles. (1993). Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso.
- Aycart, Carmen; Hernández, Arantxa. (2007). Caminos Naturales–Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible. Madrid. Ministerio de Medio Ambiente.
- Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa. Realizaciones urbanas y periurbanas. Asociación Europea de Vías Verdes. Disponible en página web de la AEVV:
http://aevv.horus.be/SiteResources/data/MediaArchive/pdf/bonnes_pratiques_esp.pdf
- <http://www.viasverdes.com>