

LAS VÍAS VERDES, UNA IDEA DE FUTURO

El ferrocarril es un gran medio de transporte para el presente y el futuro, que arrastra un rico pasado. Durante décadas ha potenciado el desarrollo económico de las regiones españolas, condicionando su ordenación territorial y sus patrones de crecimiento económico. Ha servido para acercar ciudades y facilitar la movilidad de sus habitantes, dar acceso a zonas rurales y transportar mercancías... Ha contribuido a hacer avanzar nuestra historia. En los últimos tiempos la situación ha cambiado. La carretera, fundamentalmente, ha desbancado en muchos casos al "viejo ferrocarril", y numerosas líneas ferroviarias han quedado fuera de servicio. Muchas zonas rurales han visto decaer su actividad, y aparecen surcadas ahora por viejos caminos de hierro convertidos en abandonados caminos de tierra o asfalto, relegados a un progresivo olvido.

Por otra parte, nuestra sociedad ha evolucionado, desarrollando su interés por preservar y mejorar el patrimonio natural y cultural, acercándose a él de una forma activa y participativa. Así se entiende el auge que el cicloturismo está experimentando últimamente y las ventas millonarias de bicicletas en España. El número de potenciales ciclistas supera ya al total de propietarios de automóviles. Es preciso ofrecer alternativas de ocio seguro y activo a todos ellos, así como a los senderistas y, en general, a los sufridos habitantes de nuestros pueblos y ciudades, para disfrutar de nuestro valiosísimo patrimonio cultural y ambiental.

Surge así una idea que parece (y, sustancialmente, es) muy simple: reutilicemos los trazados ferroviarios abandonados como rutas para caminantes, excursionistas, cicloturistas, patinadores, excluyendo el peligro que representa el tráfico motorizado para los usuarios de estas actividades.

Utilicemos estos viejos trazados ferroviarios, que son baratos de recuperar, fáciles de recorrer, seguros, que acercan a la naturaleza a colectivos muy amplios. Que hacen posible la "movilidad ligera" entre nuestros pueblos, mucho más ecológica, sana, limpia y barata, huyendo de los vehículos motorizados. Que permiten participar de forma ilusionada a nuestros jóvenes en su implantación y en la gestión de actividades complementarias, que apoyan el desarrollo rural y la creación de nuevas profesiones y de empleo,...

Son las "Vías Verdes"



1. EL PATRIMONIO FERROVIARIO ESPAÑOL EN DESUSO

Desde aquella fecha de mediados del pasado siglo, 1848, en la cual se abrió al servicio público nuestra primera línea de ferrocarril, la evolución de la red ferroviaria siguió un ritmo cíclico, abordándose ambiciosos programas de construcción, no siempre exitosos. Algunos proyectos superaron los avatares del momento, y otros con peor suerte sucumbieron en el intento, pero el hecho es que a comienzos del siglo XX nuestro país contaba ya con una malla ferroviaria de cierta entidad, totalizando una longitud superior a los 13.000 kilómetros.

Las conflictivas décadas de la primera mitad del siglo, cargadas de recesiones económicas y de conflictos bélicos nacionales e internacionales interfirieron en el progresivo incremento de esta red, que alcanza hacia 1950 su máxima longitud, por encima de los 18.000 kilómetros. A partir de esa fecha se inicia un lento proceso de disminución del kilometraje de líneas férreas abiertas al servicio. En las décadas de los 60 y 70 se intensifica el éxodo rural hacia las urbes y hacia el extranjero, y muchas regiones del interior se desertizan a la par que los cambios socioeconómicos del país se van asemejando cada vez más a los de los países vecinos, aunque con evidentes retrasos, encaminándose hacia la motorización. Se produce una consecuencia casi inevitable, la crisis de los tráficos ferroviarios frente a los nuevos medios de transporte, en particular el tráfico por carretera y también, en segundo plano, aéreo.

Resultado de este fenómeno fue la paralización de grandes obras de infraestructura ferroviaria que ya se habían comenzado, y el surgimiento de dos tendencias que pronto serían llevadas a la práctica: los **cierres de líneas** y la gestación del **nuevo ferrocarril**. La situación de la red ferroviaria en servicio va experimentando una disminución progresiva de su longitud total, muy acentuada especialmente en la década de los 80. Así, a comienzos de los años 1990 nuestro territorio está surcado por docenas de líneas abandonadas, que configuran un valiosísimo patrimonio ferroviario en desuso, la mayor parte de titularidad pública y que presenta un potencial extraordinario para ser reutilizado por la sociedad con nuevos fines.

Se trata de un conjunto de líneas cerradas al tráfico ferroviario, por diversas circunstancias, muchas de ellas vinculadas a la actividad de explotaciones mineras e industriales que cesan su producción en estas fechas. En otras ocasiones, son líneas de servicio público que por problemas de baja rentabilidad sucumben ante la competencia de la carretera y que, en la mayoría de los casos, han llegado a nuestros días ya desmanteladas, si bien algunas conservan aún los carriles tendidos. También existen plataformas ferroviarias cuyas obras de construcción cesaron sin haber sido concluidas, pero conservan gran parte de los trabajos de ingeniería realizados, incluidos impresionantes obras de fábrica y magníficos edificios de estaciones que jamás vieron a los viajeros abordar o abandonar los trenes desde sus andenes.

2. EL PRIMER PASO PARA EL PROGRAMA VÍAS VERDES: UN INVENTARIO DE LÍNEAS FERROVIARIAS EN DESUSO

La planificación óptima de un programa de reconversión del patrimonio ferroviario español que se encontraba en desuso o infrautilizado planteó la conveniencia de realizar un estudio previo de estas infraestructuras, así como de todos los elementos que, en mayor o menor grado, condicionan la factibilidad y el éxito de este uso alternativo. Los organismos implicados directamente en el desarrollo inicial del *Programa Vías Verdes*, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE y FEVE, decidieron, en consecuencia, encargar a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la elaboración de un *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso*, el cual fue finalizado en Octubre de 1993.

Este *Inventario* fue realizado, con un presupuesto global de 10 millones de pesetas, por un equipo multidisciplinar de técnicos que recogieron datos tanto sobre la infraestructura ferroviaria como respecto al entorno natural y cultural. La investigación permitió, además, establecer un primer contacto con más de un millar de autoridades locales a las que se solicitó información sobre el estado de conservación del patrimonio ferroviario objeto de estudio en su municipio y sobre sus proyectos de recuperación.

Este trabajo permitió identificar y analizar en detalle 98 líneas ferroviarias que dependían de los tres organismos y empresas públicas que encargaron el inventario. Estos trazados, que sumaban una longitud total de 5.764 kilómetros, incluían gran riqueza de obras de fábrica y de inmuebles: 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Los proyectos de *Vías Verdes*, como a continuación se explicará, contemplan no sólo el acondicionamiento de la traza ferroviaria, sino también el aprovechamiento de los edificios anejos, con lo cual una gran parte de este millar de estaciones y apeaderos abandonados podrán recuperar el protagonismo en la vida cotidiana, social y económica de nuestros pueblos que durante décadas disfrutaron.



Adicionalmente, en el transcurso de la investigación del *Inventario* se recopilaron datos relativos a otras 89 antiguas líneas ferroviarias de carácter minero e industrial que no dependían de ningún organismo público y que totalizaban 1.920 kilómetros.

Si esta impresionante malla de ferrocarriles abandonados (¡más de 8.000 kilómetros!) permaneciera sin uso alguno, paulatinamente se iría perdiendo, destruyéndose, y sus estaciones no serían más que ruinas, sus viaductos serían desmantelados o se hundirían, los túneles y trincheras se aterrarían y derrumbarían. Estos trazados perderían su continuidad física, su carácter de corredor o pasillo de comunicación, ante la construcción de nuevas carreteras y las reformas de las existentes, desaparecerían por efecto de las expansiones urbanísticas de los núcleos urbanos, la construcción de polígonos industriales y embalses. La reutilización de este valioso patrimonio es el argumento más eficaz y contundente para evitar su deterioro por el paso del tiempo y por la acción de la naturaleza y - cómo no - para frenar la usurpación de estos terrenos e inmuebles por parte de aquellos ciudadanos que tantas veces se adueñan impunemente de lo público como si fuera propiedad suya.

A partir de las líneas estudiadas en el mencionado *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso* se ha elaborado el **CUADRO 1**, que aporta una visión global de la distribución territorial de nuestras líneas cerradas e infrautilizadas, aunque los datos que aporta se encuentran hoy día evidentemente desfasados.

CUADRO 1: DISTRIBUCIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS EN DESUSO POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

COMUNIDAD AUTONOMA	KM.	%	KM/KM2
Andalucía	1.626	24,3	18,6
Castilla y León	799	12	8,5
Aragón	726	10,9	15,2
Castilla-La Mancha	643	9,6	8,1
Cataluña	471	7	14,8
Comunidad Valenciana	429	6,4	18,4
País Vasco	378	5,7	52,1
Comunidad de Madrid	313	4,7	39,1
Murcia	264	4	23,3
Extremadura	202	3	4,9
Navarra	200	3	19,2
Baleares	186	2,8	37,1
Asturias	173	2,6	16,4
Cantabria	144	2,2	27,2
Galicia	78	1,2	2,6
La Rioja	69	1	13,7

Fte: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Elaboración propia a partir del *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso* (1993)

3. VIVE LAS VÍAS HACIENDOLAS VIVIR : EL 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 aquellas fechas, se ha venido desarrollando este Programa, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente (MIMAM) a partir del momento de su creación, en estrecha colaboración con Renfe, FEVE, Comunidades Autónomas, diputaciones y ayuntamientos. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles desempeña desde entonces las funciones de coordinación, animación y promoción del *Programa* a nivel nacional y, ya en los últimos años, también internacional.

El *Programa Vías Verdes*, en síntesis, tiene por objetivo la reutilización de trazados ferroviarios en desuso con fines alternativos de carácter medioambiental, acondicionándolos como itinerarios no motorizados para la práctica del paseo, cicloturismo, senderismo y paseo ecuestre.

El objetivo del *Programa Vías Verdes* es la recuperación de esta infraestructuras ferroviarias susceptibles de usos alternativos para reforzar el equipamiento colectivo de tipo recreativo, de ocio y medioambiental, colaborando al mismo tiempo de forma fundamental con las políticas nacionales de desarrollo rural e implantación de nuevas y atractivas formas de turismo activo. Pretende, en definitiva, aprovechar estos corredores medioambientales que constituyen en muchos casos las líneas ferroviarias cerradas para establecer una trama de infraestructuras lineales públicas y ligadas entre sí, que conecten los espacios naturales y puntos de interés histórico-artístico, acercando a ellos de forma consciente y responsable al ciudadano. Las *Vías Verdes* constituyen los ejes vertebradores, el núcleo, de futuras redes de transporte motorizado que se pueden configurar mediante la utilización de viales de conexión entre ellas (vías pecuarias, caminos tradicionales, etc.).



4. PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROGRAMA VÍAS VERDES

El diseño y la implantación de las *Vías Verdes* potencia y optimiza 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, determinan que las futuras *Vías Verdes* puedan aportar condiciones muy singulares de **ACCESIBILIDAD**, traducido en elevados niveles de demanda, al afectar

a un segmento de usuarios realmente amplio. Son estas características técnicas las que proporcionan a los usuarios de las *Vías Verdes* el máximo grado de **FACILIDAD** y **COMODIDAD** en su recorrido.



Existen otras antiguas infraestructuras lineales de comunicación que guardan prácticamente estas mismas condiciones de trazado, los caminos de sirga o de servicio de los canales, que también han sido consideradas como *Vías Verdes* en el extranjero y, por extensión, en España.

Las *Vías Verdes* propician, debido a la facilidad y suavidad de sus trazados, la integración de personas con movilidad reducida (minusválidos, ancianos, niños, etc.) colectivos ciudadanos generalmente alejados del deporte y del ocio al aire libre. Permiten, por tanto, la **UNIVERSALIDAD DE USUARIOS**, convirtiéndose en punto de encuentro de personas procedentes de cualquier sector de la población, sin discriminación de ninguno de ellos por motivos de edad o de aptitudes físicas.

Su discurrir alejado de las carreteras, y la **prohibición de la circulación con vehículos a motor**, las convierte, además, en ejes de movilidad ligera, de paseo y de comunicación dotados de un elevado nivel de **SEGURIDAD**. Se evita así el perpetuo riesgo de accidente de tráfico que sufren ciclistas y caminantes cuando practican sus aficiones en las carreteras y vías urbanas. En las intersecciones que ocasionalmente se producen entre las *Vías Verdes* y otros viales de tráfico motorizado, se ha previsto la implantación de diversas fórmulas de señalización y de restricciones al paso de vehículos a motor, adaptables a cada caso específico, con objeto de preservar en todo momento la integridad física y la tranquilidad del usuario de estos itinerarios.

Por otro lado, es evidente la ventaja que ofrece el aprovechamiento de un patrimonio público, el ferroviario, como zona verde, como pulmón para las ciudades, como alternativa de aire libre y de convivencia, frente a la especulación y la concentración urbana impulsoras exclusivas de la expansión de zonas de servicios. Las *Vías Verdes* permiten incrementar, adoptando una forma longitudinal, el equipamiento natural y recreativo en los núcleos de población.

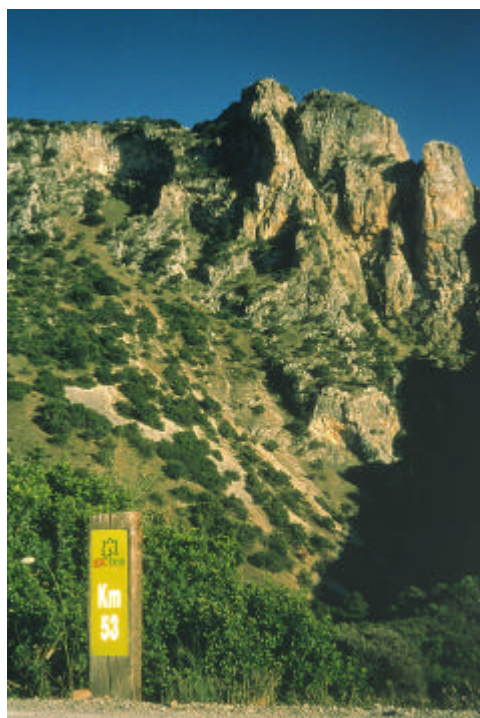
Como ya se ha indicado, las *Vías Verdes* forman parte de un plan de actuación de cobertura nacional, que confiere una **imagen global y homogénea** a cada una de ellas. Así se produce una ventaja inducida, ya que se crea un producto único, cuya promoción a nivel individual en cualquier lugar del país repercute de forma positiva en las restantes iniciativas. La **IDENTIDAD GRÁFICA** del

Programa queda recogida en diversos aspectos del diseño de las *Vías Verdes*, bajo la cobertura de un logotipo único y general.

Ello origina unas exigencias de diseño de las *Vías Verdes*, que complementada y enriquecida, como no puede ser menos en un país de tan gran variedad paisajística y cultural como es el nuestro, con una profunda **DIVERSIDAD**, que permita mostrar la singularidad e identidad propia de cada una.



UNIFORMIDAD en el ha de ser



La **SEÑALIZACIÓN** creada expresamente para las *Vías Verdes* constituye uno de los instrumentos básicos para garantizar su elevado grado de seguridad e información, a la vez que refuerza este concepto de identidad nacional, como producto diferenciado y de calidad. Estas señales, así como los equipamientos de protección complementarios (barandillas principalmente), pretenden aunar en su diseño el carácter ferroviario y medioambiental que definen a las *Vías Verdes*, empleándose materiales y formas propias del ferrocarril (traviesas, carriles...).

El *Programa Vías Verdes* pretende que el desarrollo de estas rutas de ecoturismo reactive social y económicamente la región afectada, incentive las inversiones en infraestructura turística y fomento, en definitiva, el **EMPLEO LOCAL**. Para ello, es preciso complementar la oferta esencial de la *Vía Verde* - esto es, la práctica del senderismo, cicloturismo, patinaje y paseo a caballo- con una serie de servicios añadidos: establecimientos de alojamiento y restauración, centros de alquiler de bicicletas y caballos, centros de educación ambiental y etnográfica, museos, puntos de venta de la producción y artesanía local, etc. Estos servicios se ubican en los inmuebles de origen ferroviario anejos a la traza, recuperados a este efecto, o bien se desarrollan sobre equipamientos sociales ya existentes.

La puesta en marcha y la gestión de dichos servicios pueden estar promovidos desde la iniciativa pública o privada; la fórmula ideal conjuga ambas líneas, de modo que la financiación y el sistema de explotación aplicado sea fruto de una estrecha **COLABORACIÓN ENTRE EL SECTOR PÚBLICO Y PRIVADO**.

El **éxito de una Vía Verde** está determinado, sin duda, por el grado de **CONSENSO** y **PARTICIPACIÓN** mostrado por todos los sectores implicados en su diseño, creación, financiación, gestión y, cómo no, en su disfrute. Es fundamental propiciar e impulsar el contacto entre todas las instituciones y colectivos que, de alguna forma, se ven afectadas por la creación de una *Vía*; desde las fases iniciales de desarrollo de una *Vía Verde* se ha de intentar maximizar la implicación de la población local a través de programas de participación. Este proyecto debe convertirse en el pretexto ideal

para lograr que los ciudadanos de todas las edades - quizás, especialmente, niños, jóvenes y personas de edad avanzada - puedan participar y colaborar activamente en el diseño, construcción y mantenimiento de un proyecto común.



5. LAS VÍAS VERDES, UN PROGRAMA QUE AVANZA

El *Programa Vías Verdes*, ha avanzado paulatinamente, hasta convertirse en una realidad tangible para los ciudadanos, después de varios años en los que se han venido ejecutando numerosos proyectos de *Vías Verdes* por toda la geografía española.

En el **CUADRO 2** que aparece al final de estas páginas se relacionan las iniciativas de *Vías Verdes* que se encuentran actualmente en operación o en ejecución de obras, a fecha de Enero de 2001. Se recogen tanto las actuaciones desarrolladas por parte del actual Ministerio de Medio Ambiente y del anterior MOPTMA, como las que han sido realizadas por entes de la Administración Local y de las Comunidades Autónomas. En total, aparecen en esta relación **36 Vías Verdes**, que suman una **longitud global superior a los 830 kilómetros**, cuyo acondicionamiento ha requerido una **inversión de 5.000 Millones de pesetas**. Es importante destacar que en este cuadro no se han incluido las inversiones realizadas en desarrollo de servicios y equipamientos ecoturísticos y deportivos en torno a las Vías Verdes, y que podrían ser estimadas en una **suma adicional superior a los 1.500 Millones de pesetas** (Escuelas-Taller y Casa de Oficio, etc).

En el mapa que se incluye a continuación, se refleja la situación de las *Vías Verdes* que han sido acondicionadas como tales hasta finales del año 2000, así como los trazados ferroviarios que, sin haber sido rehabilitados aún para su uso no motorizado, se encuentran transitables para ser recorridos por ciclistas, caminantes y jinetes.



6. INSTRUMENTOS PARA LA DIVULGACIÓN Y PROMOCIÓN

En definitiva, se puede afirmar que la puesta en marcha del *Programa Vías Verdes* ha permitido contrastar el amplio interés que existe en la sociedad española por estas iniciativas de rehabilitación y reutilización de nuestro patrimonio ferroviario en desuso para fines de carácter turístico, deportivo y lúdico. Los órganos del poder local y regional, con los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales a la cabeza, han manifestado en todo momento su respaldo, ilusionado y entusiasta, al *Programa Vías Verdes*, desarrollando proyectos concretos de recuperación de viejos ferrocarriles, siempre en estrecha colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente, RENFE y FEVE.

Igualmente, se ha detectado el máximo interés por parte de los medios de comunicación, medios especializados en ecología y en turismo, en ciclismo y deporte al aire libre, en colectivos de personas con movilidad reducida, en los grupos ecologistas y los operadores de turismo, en las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, y un largo etcétera.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, como órgano coordinador del *Programa Vías Verdes*, ha impulsado y animado continuamente a la participación y a la colaboración de todos los sectores implicados. Por una parte, organizando eventos que han reunido a todas las instituciones y colectivos interesados en el desarrollo de *Vías Verdes*, con un elevado grado de participación, debate y, sobre todo, mucha ilusión, como el **I Seminario Internacional "Vive la Vía"** (Gijón, Junio 1993) y el **II Seminario "Viviendo la Vía"** (Arcos de la Frontera, Abril 1995). Más recientemente, organizó las **I Jornadas Técnicas sobre Gestión, Mantenimiento y Promoción de Vías Verdes** (Madrid, Octubre 1998) y las **I Jornadas sobre Vías Verdes Andaluzas** (Huelva, Abril 1999). En el último de estos grandes encuentros, la implicación institucional de organismos

internacionales ha sido especialmente significativa: tanto la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea como la Agencia Europea de Medio Ambiente han apoyado expresamente la celebración del **III Congreso Internacional de Vías Verdes en torno al Milenio** (Gijón, octubre 2000).

Por otra parte, entre las iniciativas que ha tenido la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para dar a conocer la existencia de las *Vías Verdes* se puede destacar la elaboración de guías. En la primavera de 1997 la Fundación publicó con la editorial Anaya Touring Club una **Guía de Vías Verdes** (volumen 1), con la descripción de 31 itinerarios (suman en total más de 1.000 kms de longitud) que discurren sobre trazados ferroviarios, de los cuales casi una veintena están acondicionados como *Vías Verdes*. Esta publicación está permitiendo divulgar la existencia de estos itinerarios, promover su utilización por los ciudadanos, e impulsar la reconversión en *Vía Verde* de aquéllos que aún no han sido recuperados como tales. Hasta el momento se han publicado ya tres re-ediciones actualizadas.

En Enero de 2000 la Fundación publicó con la misma editorial un **volumen 2 de la Guía de Vías Verdes**, con 31 nuevas rutas, que completan casi 800 kilómetros de itinerarios, y que ha sido también objeto de una re-edición tras haberse agotado los 5.000 ejemplares de la tirada inicial en tan sólo tres meses. Ambos volúmenes pueden ser adquiridos en cualquier librería especializadas, además de en la sede de la propia Fundación, al P.V.P. de 2.500 pesetas.

A lo largo del año 2001, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles realizará y publicará en colaboración con Turespaña, una serie de folletos divulgativos de algunas *Vías Verdes* en castellano, inglés y alemán.

Por último, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles creó en Diciembre de 1999 una página *web* **www.viasverdes.com**, en la que se ofrece abundante y actualizada información sobre las *Vías Verdes* españolas, con conexión también a otras *web* sobre estos temas del extranjero. En ella se informa sobre los objetivos y grado de desarrollo del Programa, actividades, convocatorias, noticias, publicaciones, así como una descripción (una “visita virtual”) de diversas rutas de *Vías Verdes*.



Entre las actividades más recientes cabe destacar la convocatoria del **Día Nacional de las Vías Verdes** que se celebró por vez primera el día 9 de Mayo de 1999, y en segunda convocatoria el **domingo 14 de Mayo de 2000**. Está prevista la celebración de una tercera edición el **domingo 13 de mayo**, coincidiendo siempre con el segundo domingo de mayo. La Fundación cuenta con la colaboración de los organismos gestores de diversas Vías Verdes españolas para organizar marchas y actividades festivas en torno a estos itinerarios ese mismo día. La acogida por parte de los ciudadanos, medios de comunicación y de los responsables políticos ha sido extraordinaria.

7. LAS DIMENSIÓN INTERNACIONAL DE LAS VÍAS VERDES ESPAÑOLAS

En estos últimos años, las *Vías Verdes* están alcanzando una importante repercusión internacional. No es de extrañar, pues en otros países - con Estados Unidos y Reino Unido a la cabeza - se vienen desarrollando proyectos de *Vías Verdes*, de muy alta calidad en su diseño y concepción y con gran trascendencia social, desde hace varias décadas. En Europa este movimiento en torno a la reutilización de los ferrocarriles en desuso y los caminos de canales está intensificando muy claramente su actividad en los últimos años. En enero de 1998 fue constituida en Namur (Bélgica) la **Asociación Europea de Vías Verdes** (AEVV, EGWA en inglés), cuya presidencia recayó en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, miembro fundador de la misma. Esta Asociación pretende promover el desarrollo de itinerarios no motorizados sobre antiguas infraestructuras en desuso, así como la coordinación y el intercambio de información entre los diferentes organismos que llevan a cabo este tipo de iniciativas en Europa, y la divulgación de las mismas a los potenciales usuarios. En noviembre de 1999, en su I Asamblea General, fue re-elegido como Presidente de la AEVV Joaquín Jiménez, Director de Estudios y Programas de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

La AEVV está desarrollando diversos proyectos de carácter internacional sobre *Vías Verdes*, contando con el respaldo activo de las **Direcciones Generales de Medio Ambiente y de Transportes de la Comisión Europea**, así como de la **Agencia Europea del Medio Ambiente**. En concreto, está coordinando el **Proyecto REVER**, desarrollado entre cuatro países europeos (Inglaterra, Irlanda, Francia, Luxemburgo y Bélgica), y que cuenta con una aportación de la Comisión Europea (Programa Interreg-IIC) de 424 millones de pesetas. A lo largo del año 2001 se pondrá en marcha un proyecto de similares características, con el objeto de crear una "Red Verde" en las regiones mediterráneas de España, Francia e Italia, incluyendo al sur de Portugal.

La AEVV ha publicado en mayo del año 2000, con la colaboración de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea , una **Guía de Buenas Prácticas sobre Vías Verdes en Europa**, en el que se incluyen diversos ejemplos españoles. Se trata de una publicación en cuatro idiomas (español, inglés, francés y alemán) que es distribuida de forma gratuita desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles a los organismos y colectivos interesados en el desarrollo de Vías Verdes.

Por último, el reconocimiento máximo que ha alcanzado hasta el momento a nivel internacional el *Programa Vías Verdes* español ha sido la concesión en el año 2000 por parte de **Naciones Unidas** de un **Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat**. El pasado 21 de

noviembre de 2000, tuvo lugar en Dubai (Emiratos Árabes) la ceremonia de entrega de estos 10 prestigiosos premios. El **Programa español de Vías Verdes**, presentado a esta convocatoria por la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles**, fue seleccionado entre un total de 770 iniciativas propuestas por más de 110 países. A nivel europeo sólo otro país, Turquía, recibió uno de los 10 Premios finales. El criterio seguido por el jurado de Naciones Unidas para seleccionar estas “mejores prácticas” es que sean proyectos que mejoren las condiciones de vida de los ciudadanos, que sean sostenibles en el tiempo, con capacidad para impulsar cambios en las políticas y los comportamientos sociales, y que sean iniciativas participativas, resultado de la cooperación y la colaboración.



8. A MODO DE CONCLUSIÓN

La situación actual de las *Vías Verdes* españolas es, sin duda alguna, excelente, en cuanto a magnitud de kilómetros ya acondicionados, calidad de diseño de las actuaciones, y también por el grado de divulgación alcanzado en la sociedad y en los medios de comunicación.

La demanda de este tipo de recursos por parte de la sociedad española se incrementa progresivamente, y ya son muchos los ciudadanos que han encontrado en las *Vías Verdes* un recurso para disfrutar del entorno, para mejorar su calidad de vida. Es ahora el momento de divulgar la existencia de estas rutas.

Resulta muy gratificante y satisfactorio que una iniciativa de este tipo reciba tantas y tan diversas muestras de apoyo. El hecho de que confluyan en una misma dirección tantos intereses diferentes permite ser muy optimistas sobre el futuro que auguramos a nuestras *Vías Verdes*.

Más información:

Departamento de Vías Verdes - Fundación de los Ferrocarriles Españoles
C/ Santa Isabel, 44 - 28012 Madrid Tel: 91-539 23 51 Fax: 91-528 09 86
E-mail: viasverdes@ffe.es web: www.viasverdes.com

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1994), *Experiencias de utilización alternativas de infraestructuras ferroviarias en desuso: Vive la Vía*, Madrid.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1997, 1998, 2000), *Guía de Vías Verdes* (Vol. 1), Editorial Anaya Touring Club, Madrid,.

FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (2000), *Guía de Vías Verdes* (Vol. 2), Editorial Anaya Touring Club, Madrid, 2000.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE (1995), *Lineas ferroviarias susceptibles de usos alternativos*, Madrid.

ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES (2000), *Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa: Ejemplos de Realizaciones Urbanas y Periurbanas*, Madrid.

CUADRO 2: RELACIÓN DE VÍAS VERDES REALIZADAS O EN EJECUCIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y OTROS ORGANISMOS (Enero 2001)

VÍA VERDE	PROVINCIA	LONGITUD (KMS)	SITUACIÓN	PRESUPUESTO (MPTA)
Vía Verde del Carrilet (Girona-Olot)	Girona	50 Fase I 8 Fase II	Terminada la obra de la Fase I (1995) Terminada la obra de la Fase II (1997)	233,2
Vía Verde de la Sierra (Tramo I: Pto. Serrano-Colada de Morón)	Cádiz, Sevilla	32 Fase I	Terminada la obra del Tramo I (1997)	343,7
Vía Verde de la Safor (Gandía-Oliva)	Valencia	6	Terminada la obra (1996)	151,6
Vía Verde de Villaescusa (Astillero-Obregón)	Cantabria	8	Terminada la obra (1996)	45,5
Vía Verde de Itálica (Tramo I: Sevilla-Camas)	Sevilla	2	Terminada la obra del Tramo I (1996)	70,9
Vía Verde del Esla (Valencia de Don Juan-Castrofuerte)	León	11	Terminada la obra (1996)	106,8
Vía Verde del Litoral (Gibraleón-Ayamonte)	Huelva	47	Terminada la obra (1998)	231,3
Vía Verde del Cidacos (Calahorra-Arnedillo)	La Rioja	2 Fase I 32 Fase II	Terminada la obra de la Fase I (1997) (1) Terminada la obra de la Fase II (1998)	32 180,1
Vía Verde del Noroeste (Baños de Mula-Caravaca de la Cruz)	Murcia	45	Terminada la obra (1999)	180,6
Vía Verde del Valle de Toranzo (Corvera de Toranzo)	Cantabria	14	Terminada la obra (1999)	134,3

VÍA VERDE	PROVINCIA	LONGITUD (KMS)	SITUACIÓN	PRESUPUESTO (MPTA)
Vía Verde del Camí Ferro (Ripoll-S. Joan de les Abadesses)	Girona	14	Terminada la obra (1999)	113,5
Vía Verde de la Jara (Calera y Chozas-Puerto de San Vicente)	Toledo	52	Terminada la obra (2000)	223,9
Vía Verde del Plazaola (Tramo I: Lekumberri-Huitzi)	Navarra	7	Terminada la obra del Tramo I (1999)	99,8
Vía Verde de la Terra Alta (Tramo I: Arnés Lledó-Pinell de Brai)	Tarragona	27	Terminada la obra del Tramo I (2000)	176,3
Vía Verde del Aceite (Tramo I: Jaén-Río Guadajoz)	Jaén	55	En ejecución	277
Vía Verde del Tarazonica (Tudela-Tarazona)	Navarra, Zaragoza	22	Terminada la obra Fase I (1999) Terminada la obra Fase II (2000) (11)	57,4 95,2
Vía Verde Girona-Sant Feliu de Guixols (Girona-Sant Feliu de Guixols)	Girona	40	Terminada la obra (2000)	238,1
Vía Verde de los Molinos del Agua (S.Juan del Pto.-Valverde del Camino)	Huelva	37	En licitación	170,4
Vía Verde de la Sierra (Tramo II: Colada de Morón-Olvera)	Cádiz	3	En ejecución	80
Senda del Oso (Tuñón-Teverga)	Asturias	22 Tramo I 4 Tramo II	Terminada la obra (2)	606 103

VÍA VERDE	PROVINCIA	LONGITUD (KMS)	SITUACIÓN	PRESUPUESTO (MPTA)
Vía Verde del Zadorra (Vitoria-Puerto de Arlabán)	Álava	4 Fase I 10 Fase II	Terminada la obra de la Fase I (1996) (3) Terminada la obra de la Fase II (1997) (3)	30 32
Vía Verde de Estíbaliz (Vitoria-Santuario de Estíbaliz)	Álava	10	Terminada la obra (1998) (3)	85
Vía Verde de Maestu (Maestu-Antoñana)	Álava	2	Terminada la obra (1997) (3)	5
Vía Verde del Bidasoa (Elizondo-Endarlatza)	Navarra	28	Existen tramos acondicionados de Vía Verde (4)	-
Vía Verde Xurra (Fase I: Valencia-Meliana) (Fase II: Puig-Massamagrell)	Valencia	5 Fase I 4 Fase II	Terminada la obra Fase I (1996) (5) Terminada la obra Fase II (1998) (5)	75,1 20
Vía Verde de La Camocha (Fase I: La Camocha-Roces) (Fase II: La Camocha-Baldornón)	Asturias	8 Fase I 12 Fase II	Terminada la obra Fase I (1998) (6) En ejecución Fase II (2000) (6)	79 113
Vía Verde del Tajuña (Tramo I: Morata de Tajuña-Carabaña) (Tramo II: Carabaña-Ambite)	Madrid	22 10	Terminada la obra Tramo I (1999) (9) Terminada la obra Tramo II (2000) (9)	-
Vía Verde de Ciudad Real (Ciudad Real-Poblete)	Ciudad Real	6	Terminada la obra (1999) (8)	-
Vía Verde del Tranqueru (Perlorá-Xivares)	Asturias	1,8	Terminada la obra (1999) (7)	20

VÍA VERDE	PROVINCIA	LONGITUD (KMS)	SITUACIÓN	PRESUPUESTO (MPTA)
Vía Verde del Cidacos (Ramal de Préjano)	La Rioja	5	Terminada la obra (1999) (1)	58
Vía Verde de Fuso (Oviedo-Fuso de la Reina)	Asturias	8,5	Terminada la obra (2000) (14)	-
Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Arlanzón-Monterrubio)	Burgos	52	Terminada Fase I 1999) (13)	-
Vía Verde del Chicharra (Villena-Santuario de Las Virtudes)	Alicante	7	Terminada la obra (2000) (10)	39
Vía Verde de Linares (Estación S.José-Estación Linares-Baeza)	Jaén	8	En ejecución (12)	28,2
Vía Verde del Río Oja (Casalarreina-Ezcaray)	La Rioja	26	En ejecución	171,2
Vía Verde de Ojos Negros (Torres-Torres-El Toro)	Castellón, Valencia	70	En ejecución (5)	320
SUBTOTAL LONGITUD (Actuaciones del Ministerio)		512	SUBTOTAL PRESUPUESTO (Actuaciones del Ministerio)	3.285,6
TOTAL LONGITUD		839,3	TOTAL PRESUPUESTO	5.026,1

Fuente: elaboración propia

Notas: - Datos desconocidos

Ejecución realizada por MIMAM, excepto: (1) Consejería de Obras Públicas, Transportes, Urbanismo y Vivienda de La Rioja; (2) Consejería de Industria, Turismo y Empleo del Principado de Asturias; (3) Diputación Foral de Álava; (4) Consorcio Bértiz de Navarra; (5) Consellería d'Obres Públiques, Urbanisme i

Transports de la Generalitat Valenciana; (6) Ayuntamiento de Gijón; (7) Consejería de Fomento del Principado de Asturias; (8) Ayuntamiento de Ciudad Real; (9) Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte de Madrid; (10) Diputación de Alicante; (11) Consorcio Vía Verde del Tarazonica; (12) Consejería de Medio Ambiente de Andalucía (13) Consejería de Industria, Comercio y Turismo de Castilla y León. (14) Sociedad Cinturón Verde de Oviedo.