

EL PROGRAMA ESPAÑOL DE VÍAS VERDES

Carmen Aycart Luengo
Programa Vías Verdes
Fundación de los Ferrocarriles Españoles



Fig. 1. El Viaducto del Azután vuela sobre el río Tajo en la Vía Verde de La Jara. Foto: Fundación del los Ferrocarriles Españoles

Resumen

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados. La falta de pendientes debido a su origen ferroviario las dota de especiales cualidades: máxima accesibilidad, facilidad y seguridad. Son lugares ideales para promover la movilidad sostenible, especialmente atractivos para personas con movilidad reducida (niños, ancianos, minusválidos). En 1993 existían en España 7.600 kms de líneas ferroviarias abandonadas, de los cuales, en 2004 hay 1.200 kms convertidos en Vías Verdes, en el marco de un Programa coordinado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y ejecutado por el Ministerio de Medio Ambiente, Renfe, Feve, Comunidades Autónomas, Diputaciones y Ayuntamientos. Más: www.viasverdes.com

En 1993 comenzamos a trabajar en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en el desarrollo del Programa Vías Verdes. El objetivo era (y, sustancialmente, es) muy simple: reutilizar los trazados ferroviarios que habían caído en desuso como infraestructuras no motorizadas, que pudieran ser recorridas, en condiciones de máxima accesibilidad, seguridad y facilidad, por caminantes, ciclistas, patinadores... La idea en sí no era novedosa, se venía aplicando con éxito en diversos países occidentales (con Estados Unidos, Canadá y Reino Unido a la cabeza), y ello permitía que en España, donde partíamos prácticamente de cero, contásemos con la gran ventaja de poder aprender de las experiencias que otros antes habían puesto en práctica. Así que un equipo de varias personas – algunos de los cuales nos hemos mantenido desde entonces trabajando siempre en torno a las Vías Verdes - nos arrojamos a diseñar y construir Vías Verdes, con mucho desconocimiento sobre estos asuntos, pero también con verdadera pasión por aprender y con la ilusión de hacer realidad nuestro sueño.

En aquel momento, en 1993, nos parecía todavía muy lejana la posibilidad de conseguir que de nuevo los viajeros recorriesen los miles de kilómetros de caminos de hierro que sabíamos bien – por haberlos investigado durante meses con detalle - estaban en estado de progresivo abandono una vez cesada su actividad para el servicio ferroviario.



Fig. 2. Siguiendo el barranco del Infierno, la Vía Verde del Serpis se interna en parajes insólitos de las provincias de Alicante y Valencia. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

1. El patrimonio ferroviario español en desuso y las Vías Verdes: nueva vida para las vías

Desde que allá por 1848 entrase en operación nuestra primera línea ferroviaria, el proceso de expansión de la red ferroviaria española había avanzado con buen ritmo, sumando proyectos exitosos a otros que sucumbieron en el intento, hasta conseguir a comienzos del siglo XX contar con una longitud superior a los 13.000 kilómetros. Superadas las

conflictivas décadas de la primera mitad del siglo, esta red alcanzó hacia 1950 su máxima longitud, por encima de los 18.000 kilómetros, iniciándose a partir de esa fecha un lento proceso regresivo, en gran medida fruto de la creciente competencia del transporte por carretera y, en segundo plano, aéreo. Este proceso se intensificó notablemente en la década de 1980, dando lugar a que nuestro territorio apareciera surcado 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 por la sociedad con nuevos fines.

Al tiempo que se intensificaba la regresión de la red ferroviaria española, nuestra sociedad fue evolucionando, desarrollando su interés por preservar y mejorar el patrimonio natural y cultural, acercándose a él de una forma activa y participativa, por medios alternativos al motorizado, sea caminando o en bicicleta. Así se entiende el auge que el senderismo y el cicloturismo están experimentando últimamente, y la expansión que están conociendo las fórmulas de turismo rural y ecológico alternativas a la tradicional oferta de sol y playa. Esta coyuntura ha propiciado que las iniciativas de Vías Verdes se hayan multiplicado por toda la geografía española y se haya ido consolidando su utilización por parte de los ciudadanos, tanto locales como visitantes.



Fig. 3. La Vía Verde de la sierra, una de las pioneras del Programa Vías Verdes, cuenta ya con varias estaciones recuperadas. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

2. Elaboración del 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 **Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso**. 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 encargarlo a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Fue elaborado durante 1993, con un presupuesto global de 10 millones de pesetas, por un equipo multidisciplinar de técnicos que recogieron

datos tanto sobre la infraestructura ferroviaria y los inmuebles, su situación patrimonial y estado de conservación, como respecto al entorno social, natural y cultural de los municipios atravesados. La 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 del patrimonio ferroviario objeto de estudio en su municipio y sobre sus proyectos de recuperación.

Se identificaron y 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, incluyendo un impresionante patrimonio de obras de fábrica y de inmuebles: 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Se incluyeron también algunas líneas que aún no habían sido oficialmente cerradas al tráfico, pero que prestaban un servicio muy débil de mercancías, con escasa proyección de futuro. **(Ver cuadro 1)**

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

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)



Fig. 4. La Vía Verde de Ojos Negros recorre 70 kilómetros en la provincia de Castellón a través de un antiguo ferrocarril minero. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

En definitiva, se identificaron más de 7.600 km de líneas cerradas al tráfico ferroviario por diversas circunstancias y avatares de las comarcas atravesadas. Muchas de ellas estuvieron vinculadas a explotaciones mineras e industriales que habían cesado su producción. Otras, eran líneas de servicio público que por su baja rentabilidad sucumbieron ante la competencia de la carretera. Una decena de líneas, que sumaban casi un millar de kms, correspondían a plataformas ferroviarias cuyas obras de construcción cesaron sin haber sido concluidas.

Esta impresionante malla de ferrocarriles abandonados (¡casi 8.000 kilómetros!) que tejían el territorio permanecían sin uso alguno, por lo que paulatinamente sus trazas se habían ido perdiendo, invadidas 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...).

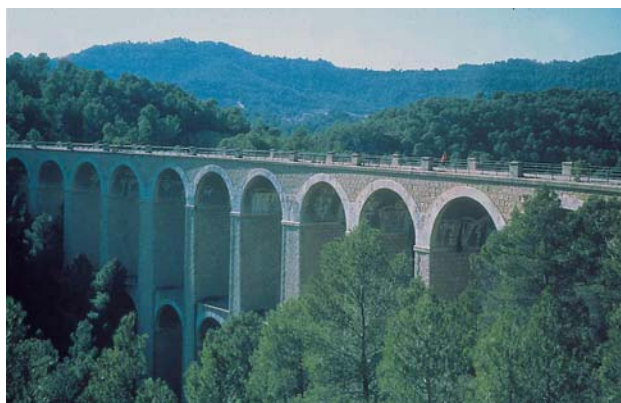


Fig. 5 Viaducto de aspecto romano entre Horta de Sant Joan y Bot en la Vía Verde de la Terra Alta. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Por todo ello, se hacía evidente que la reutilización de este valioso patrimonio ferroviario con nuevos fines sociales alternativos al uso originario era 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 amigos de adueñarse impunemente de lo público.

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 aquellas fechas, se ha venido desarrollando este Programa, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente a partir del momento de su creación, siempre 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.



Fig. 6. La Vía Verde del Aceite y sus imponentes viaductos permiten atravesar el Parque Natural de la Subbética. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

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. 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 puedan aportar condiciones muy singulares de **accesibilidad**, traducido en universalidad de usuarios y en máximo grado de **facilidad** y **comodidad** en su recorrido.

Existen otras antiguas infraestructuras lineales de comunicación que guardan similares 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**.



Fig. 7. Vía Verde del Aceite, donde se han construido seguras pasarelas sobre las carreteras. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Por otro lado, aprovechan un **patrimonio público** (en la mayoría de las líneas) como equipamiento verde, como pulmón para las ciudades y alternativa de ocio al aire libre y de convivencia. Las Vías Verdes se convierten en instrumentos impulsores de las estrategias de mejora de la calidad del aire en las ciudades.

Un aspecto muy relevante - y que coloca al Programa español de Vías Verdes como un referente a nivel internacional - es el hecho de que existe un plan de actuación de incidencia nacional, que confiere una **imagen global y homogénea** a cada Vía Verde. Así se produce una ventaja inducida, al crear un producto único y de calidad, 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, así como en la señalización, siempre bajo la cobertura de un **logotipo** único y general.

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. Las señales, así como los equipamientos de protección (barandillas principalmente), pretenden aunar en su diseño el carácter ferroviario y medioambiental que definen a las Vías Verdes, empleándose materiales propios del ferrocarril (traviesas, carriles...).



Fig. 8. Hito kilométrico en la Vía Verde del Plazaola. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

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 con otros servicios: alojamiento, restauración, centros de alquiler de bicicletas y caballos, centros de educación ambiental y etnográfica, puntos de venta de la producción y artesanía local, etc. Estos servicios se ubican siempre que es posible en los inmuebles de origen ferroviario anejos a la traza, recuperados a este efecto.

La rehabilitación de las viejas estaciones para alojar estos nuevos servicios ha permitido la conservación de un valioso patrimonio arquitectónico, al tiempo que ha provocado que muchas estaciones y apeaderos abandonados recuperasen el protagonismo en la vida cotidiana, social y económica de nuestros pueblos que durante décadas disfrutaron. Es un aspecto muy importante, dado el gran poder evocador y sentimental que tiene el mundo del ferrocarril en la memoria histórica de los ciudadanos. 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; la fórmula ideal conjuga ambas líneas.

Es un hecho constatado que el éxito de una Vía Verde está determinado por el grado de **participación** y consenso alcanzado por todos los sectores que intervienen 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 Verde; desde las fases iniciales de su gestación se ha de intentar maximizar la **implicación ciudadana**. Así, la Vía Verde se convierte en un proyecto de la comunidad, en un espacio en el que los ciudadanos de todas las edades - quizás, especialmente, niños, jóvenes y personas de edad avanzada - pueden colaborar en su diseño, construcción y mantenimiento.

5. Actuaciones para el acondicionamiento de Vías Verdes

El Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso elaborado en 1993 sirve todavía como instrumento básico de trabajo para abordar la transformación de un ferrocarril abandonado en Vía Verde. No obstante, antes de pasar a redactar un proyecto constructivo, es muy conveniente atravesar una fase superior de trabajo, que sería la elaboración de un **Estudio de Factibilidad**, que diagnostique la conveniencia y viabilidad de desarrollar la Vía Verde.



Fig. 9 en la Comunidad de Madrid la Vía Verde del Tajuña es un excelente recurso para las actividades al aire libre. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Este estudio persigue varios objetivos: analizar y garantizar la disponibilidad patrimonial y jurídica de los terrenos sobre los que se actuará; identificar y resolver los puntos de discontinuidad física; y lograr el máximo consenso local sobre el diseño y futuro órgano gestor de la Vía Verde. Además, marca las directrices a seguir en la redacción de un **Proyecto Constructivo**, que definirá en detalle las obras a ejecutar y que, en general, no precisan de estudio de impacto ambiental específico por tratarse de la adecuación de infraestructuras pre-existentes. Se sigue el principio de buscar 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 del Programa 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 en la práctica 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.



Fig. 10. Vía Verde de Poblete: un corredor reforestado en las llanuras de Ciudad Real. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Además, el proyecto asegura la construcción de drenaje longitudinal y transversal, así como de obras complementarias: reconstrucción de obras de fábrica perdidas o deterioradas, muros de contención, pasos a distinto nivel. En las obras de nueva planta (pasarelas) se procura adoptar tipologías similares a las del ferrocarril original. Se presta especial atención a las intersecciones con infraestructuras motorizadas, 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 se incluye la colocación de elementos de protección, preferiblemente con viejas traviesas de madera.

Por otro lado, los túneles que no ofrezcan visibilidad interior suficiente son dotados de un sistema de iluminación, prefiriéndose las instalaciones solares como fuente de energía, incluyendo la instalación de detectores para el encendido automático del alumbrado con el paso de usuarios, así como pulsadores interiores para emergencias.



Fig. 11. Los Túneles de la Vía Verde de la Senda del Oso atraviesan espectaculares montañas del paisaje asturiano. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

6. Las Vías Verdes avanzan a buen ritmo

Las Vías Verdes son ya una realidad tangible para los ciudadanos, que se consolida a ritmo vertiginoso. 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 del actual Ministerio de Medio Ambiente y del anterior Moptma como de la Administración Local y de las Comunidades Autónomas. En total, aparecen 62 Vías Verdes, que suman una longitud global de 1.486 kms, cuyo acondicionamiento ha requerido una inversión superior a los 60 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, etc.

En el mapa se refleja la situación de las *Vías Verdes* que han sido acondicionadas como tales hasta finales del año 2005, 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.



Fig. 12. Vías Verdes y trazados ferroviarios transitables sin acondicionar. Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Entre los reconocimientos internacionales que ha conseguido el Programa Vías Verdes español es preciso destacar la concesión en el año 2000 del prestigioso **Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Habitat** de la **ONU**. Dos años más

tardés se recibió un galardón que reconocía el gran potencial que entrañan las Vías Verdes en el ámbito del turismo: el **Premio de la World Travel Market al Turismo sostenible**. Y en 2004 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ha obtenido uno de los más prestigiosos galardones: el **Premio Europa Nostra a la Conservación del Patrimonio**, por su dedicación a la reconversión de los antiguos trazados ferroviarios en Vías Verdes.

Cuadro 2. Vías Verdes Acondicionadas. 1993 - 2006

VÍAS VERDES DE ANDALUCIA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de La Sierra	Cádiz – Sevilla	36
Vía Verde Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	15
Vía Verde de Camas	Sevilla	2
Vía Verde de la Campiña II y III (*)	Sevilla	63
Vía Verde de la Campiña I	Córdoba	28
Vía Verde de la Subbética	Córdoba	56
Vía Verde del Aceite	Jaén	55
Vía Verde de Linares	Jaén	6
Vía Verde del Litoral	Huelva	47
Vía Verde del Guadiana	Huelva	17
Vía Verde Molinos del Agua	Huelva	36
Vía Verde de Olula	Almería	2
TOTAL		363
VÍAS VERDES DE MURCIA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del Noroeste	Murcia	48
VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de Ojos Negros (I)	Castellón-Valencia	70
Vía Verde Xurra	Valencia	15
Vía Verde de La Safor	Valencia	7
Vía Verde Maigmó	Alicante	22
Vía Verde de Alcoi	Alicante	12
Vía Verde de Las Salinas	Alicante	7
Vía Verde del Xixarra	Alicante	8
TOTAL		141
VÍAS VERDES DE CASTILLA LA MANCHA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de La Jara	Toledo	52
Vía Verde de Poblete	Ciudad Real	5
Vía Verde de la Sierra de Alcaraz (*)	Albacete	27

TOTAL		84
VÍAS VERDES EN EXTREMADURA	Provincia	Longitud (km)
Verde de las Vegas del Guadiana y las Villuercas	Cáceres - Badajoz	56
VÍAS VERDES DE MADRID	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del Tajuña (*)	Madrid	49
Vía Verde del Tren de los 40 Días	Madrid	13
TOTAL		62
VÍAS VERDES DE CASTILLA Y LEÓN	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Burgos	54
Vía Verde Santander – Mediterráneo	Burgos	3
Vía Verde del Esla	León	11
Vía Verde de Villablino	León	4,5
Vía Verde Tierra de Campos	Valladolid	4,5
TOTAL		77
VÍAS VERDES DE ARAGÓN		Longitud (km)
Vía Verde de Ojos Negros II (*)	Teruel	93
Vía Verde de la Val de Zafán I (*)	Teruel	34
TOTAL		127
VÍAS VERDES DE LA RIOJA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del río Oja	La Rioja	28
Vía Verde del Cidacos	La Rioja	34
Vía Verde de Préjano	La Rioja	5
TOTAL		67
VÍAS VERDES DE CATALUÑA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del Carrilet Olot Girona	Girona	54
Vía Verde del Carrilet Girona-Costa Brava	Girona	39
Vía Verde del Ferro i del Carbó	Girona	12
Vía Verde de Terra Alta	Tarragona	23
Vía Verde del Baix Ebre	Tarragona	26
TOTAL		154
VÍAS VERDES DE ASTURIAS	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de la Senda del Oso	Asturias	22
Vía Verde de Valdemurio	Asturias	11
Vía Verde de Tuñón a Fuso	Asturias	18
Vía Verde de Fuso La Reina - Oviedo	Asturias	9
Vía Verde de La Camocha	Asturias	7
Vía Verde del Tranqueru	Asturias	1,2

Vía Verde del Valle de Turón (*)	Asturias	17
TOTAL		85,2
VÍAS VERDES DE CANTABRIA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del Pas	Cantabria	34
Vía Verde ramal de Cabárceno	Cantabria	2
Vía Verde Piquillo-Cobarón (Castro Urdiales)	Cantabria	1,6
TOTAL		37,6
VÍAS VERDES DEL PAÍS VASCO	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde de Galdames	Vizcaya	15
Vía Verde del Urola	Vizcaya	16
Vía Verde de Maeztu	Alava	6
Vía Verde del Zadorra	Alava	15
Vía Verde de Arditurri	Guipuzkoa	11,5
Vía Verde de Arrazola	Guipuzkoa	5
Vía Verde de Atxuri	Guipuzkoa	5
Vía Verde del ferrocarril Vasco Navarro I	Alava-Navarra	23
TOTAL		96,5
VÍAS VERDES DE NAVARRA	Provincia	Longitud (km)
Vía Verde del ferrocarril Vasco Navarro II (*)	Navarra - Alava	25
Vía Verde del Plazaola	Navarra – Guipuzkoa	41
Vía Verde del Tarazonica	Navarra-Zaragoza	22
TOTAL		88

(*) Vía Verde en Obras o en prolongación (2006)

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Elaboración: Propia

7. Comunicación, divulgación y promoción

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles 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.

La Fundación ha generado 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. A fecha de 2004 ya existe un volumen 2 de esta Guía, que ofrece información de otros 800 kms adicionales de itinerarios, habiendo sido reeditados ambos volúmenes en diversas ocasiones. Así mismo, se ha participado en varias

campanñas promocionales de periódicos distribuyendo una edición especial de la Guía de Vías Verdes, con una selección de sólo 16 rutas (con el Diario ABC, se lanzó una tirada de 65.000 ejemplares de esta Guía).



Fig. 13. Viaducto del siglo XIX en la Vía Verde del Aceite rehabilitado ara el paso de ciclistas y caminantes. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

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 es sumamente relevante en sí mismo de la importancia real que las Vías Verdes están alcanzando en su calidad de infraestructuras de transporte sostenible.

Igualmente, la página web www.viasverdes.com de la Fundación ofrece abundante y actualizada información sobre los objetivos y avances del Programa, actividades, convocatorias, noticias, publicaciones, así como una descripción (una “guía de viaje”) de diversas rutas, con enlaces a páginas extranjeras. Además, se remite un boletín electrónico mensual y gratuito a más de 8.200 suscriptores. Esta página web ha tenido en 2005 2,5 millones de páginas vistas.



Fig. 14. Las áreas de descanso pueblan el recorrido de la frondosa Vía Verde de la Sierra de la Demanda. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

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: medio ambiente, turismo, ciclismo y deporte al aire libre, ingeniería, patrimonio, en colectivos de personas con movilidad reducida, niños y de tercera edad, en las Asociaciones de Amigos del Ferrocarril, y un largo etcétera. Igualmente, las Vías Verdes han alcanzado un gran protagonismo en la radio, llegando a contar con secciones fijas en algunos programas de gran difusión, y ha aparecido esporádicamente en la televisión.

Ha sido en 2005 cuando se ha producido un importante salto cualitativo en el lanzamiento publicitario de las Vías Verdes, ya que la cadena La 2 de Televisión Española emitió en su parrilla de máxima audiencia la **Serie de Televisión sobre Vías Verdes “Vive la Vía”** cuya realización ha coordinado la Fundación, con el apoyo de numerosos patrocinadores. Sin duda, la emisión de esta serie de 11 capítulos, de media hora de duración cada uno, ha constituido un verdadero hito divulgativo, lográndose audiencias de más de un millón de telespectadores en muchos capítulos. Además, Televisión Española ha difundido también la serie en su Canal Internacional, y en otros canales propios. En el verano de 2006 está siendo nuevamente emitida la serie “Vive la Vía” en La 2 de Televisión Española, y ya se trabaja en la preparación de la Fase II de esta serie con nuevos capítulos, que se emitirán en el otoño de 2007.

Por otro lado, ocupa un lugar destacado la celebración desde 1999 del **Día Nacional de las Vías Verdes** (segundos domingos de mayo): numerosas 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.

Igualmente reseñable es la celebración del **Tour Mágico por las Vías Verdes Españolas**, que la Fundación organizaba inicialmente con Turespaña para mostrar a periodistas y turoperadores (sobre todo extranjeros) el gran potencial ecoturístico de las Vías Verdes, y

que actualmente ofrece para particulares. Es un viaje organizado para recorrer 13 Vías Verdes distribuidas por todo el país durante dos semanas, aunque hay opciones de menor duración.



Fig. 15. Vía Verde del Tarazonica: un recorrido seguro entre las monumentales ciudades de Tudela y Tarazona. Foto: Fundación de los Ferrocarriles Españoles

8. La dimensión internacional de las Vías Verdes: el proyecto REVER

En las últimas décadas, las Vías Verdes están alcanzando una importante repercusión internacional - con Estados Unidos, Canadá y Reino Unido a la cabeza – y extendiéndose a ritmo acelerado por toda Europa. En 1998 fue constituida en Namur (Bélgica) la **Asociación Europea de Vías Verdes** (AEVV, EGWA en inglés), cuya presidencia recayó hasta 2004 en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, miembro fundador. Esta Asociación promueve la creación de Vías Verdes, la coordinación y el intercambio de información entre los diferentes organismos que llevan a cabo estas iniciativas en Europa, y la divulgación de las mismas a los potenciales usuarios.

La AEEV ha desarrollado desde siempre proyectos de carácter internacional contando con un respaldo muy activo de las Direcciones Generales de Medio Ambiente y de Transportes de la Comisión Europea, así como de la Agencia Europea del Medio Ambiente. Gran repercusión está alcanzando el **Proyecto REVER (Red Verde Europea)** creado por la AEEV con el objetivo de impulsar el desarrollo de una red de vías de comunicación no motorizadas que atraviese el territorio Europeo, formada por Vías Verdes como núcleo básico y por otras infraestructuras que permitan la conexión entre ellas (vías pecuarias, carriles bici, caminos rurales, etc).