

VÍAS VERDES: LAS PIONERAS



Texto: **Carmen Aycart Luengo**
Directora del Programa Vías Verdes
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

Las Vías Verdes son antiguos trazados ferroviarios en desuso acondicionados como infraestructuras para desplazamientos no motorizados las cuales, debido a su origen ferroviario, están dotadas 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.



Vía Verde del Aceite.

ANTECEDENTES

A partir de 1993 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) asumió 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 1.600 kilómetros de vías verdes operativas, fruto de la conjunción de un gran número de inversiones, proyectos y programas - liderados claramente por el Ministerio de Medio Ambiente en la fase de acondicionamiento de la infraestructura -, a los que se ha sumado la iniciativa privada muy activamente.

El objetivo de las Vías Verdes es en realidad muy simple, y no es novedoso, ya que se venía aplicando con éxito en diversos países occidentales, lo cual permitió que en España contásemos con la gran ventaja de poder aprender de aquellas veteranas experiencias.

EL PATRIMONIO FERROVIARIO ESPAÑOL EN DESUSO

Desde que entrase en operación nuestra primera línea ferroviaria en 1848, el proceso de expansión de la red ferroviaria española había avanzado con buen

ritmo, hasta conseguir a comienzos del siglo XX superar los 13.000 kilómetros, y 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 por la sociedad con nuevos fines.

Al mismo tiempo, nuestra sociedad fue evolucionando y desarrollando su interés por preservar y mejorar el patrimonio natural y cultural, al mismo tiempo que el turismo rural y el ocio activo y ecológico experimentaban un auge progresivo.

En este contexto se explica el nacimiento del Plan Tejido Verde en 1993, impulsado por el ya MOPTMA, con la colaboración de 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. 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, así como respecto a su situación patrimonial y a los recursos naturales y monumentales 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 analizaron en detalle 98 líneas ferroviarias que dependían de los tres entes que encargaron el inventario, y que sumaban una longitud



Vía Verde del Plazaola.

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.

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 en general de ningún organismo público y que totalizaban otros 1.920 kms.

En definitiva, fueron analizados más de 7.600 kilómetros de líneas férreas, con sus impresionantes obras de fábrica y sus magníficos edificios, que comenzaban a sufrir el paso del tiempo y la acción de la naturaleza, una vez que había cesado en ellas el tráfico de trenes. 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 - cómo no - para frenar la usurpación por parte de los propietarios colindantes.

LOS PRINCIPIOS BÁSICOS DEL PROGRAMA VÍAS VERDES

El Programa Vías Verdes fue avanzando a buen ritmo, heredando el Ministerio de Medio Ambiente desde su creación el liderazgo que hasta entonces había ostentado el MOPTMA en cuanto a la construcción de estas infraestructuras. De igual modo, a partir de la constitución del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) en 2005, fue 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. La participación activa de las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos en las diversas fases de creación, explotación y promoción de las Vías Verdes fue creciendo



Vía Verde de la Sierra. Sevilla.

decisivamente. Y la FFE, por su parte, siguió desempeñando sus funciones de coordinación, animación y promoción del Programa a nivel nacional, lo que ha contribuido a dar continuidad y coherencia a todas estas actuaciones a lo largo de los años.

Precisamente, 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 tenga un efecto positivo en las restantes. La identidad gráfica del Programa 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.

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 universalidad de usuarios y en un máximo grado de facilidad y comodidad en su recorrido.

Las Vías Verdes propician 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 lugar de encuen-

tro 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 nueva inversiones en infraestructura turística y el fomento, en definitiva, del empleo local. Para ello, es preciso complementar la oferta esencial de la Vía Verde con otros servicios ecotu-



Via Verde de la Jara.

rísticos: 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 las viejas estaciones 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. En numerosas ocasiones, 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, alcanzándose un porcentaje general de inserción laboral del 83'13% a los 18% (según datos del Servicio Público de Empleo Estatal de 2004).

FACTORES CLAVES PARA EL ÉXITO DE UNA VÍA VERDE

A finales de 2006, el Ministerio de Medio Ambiente ha realizado con la colaboración de la FFE una investigación acerca de la dinamización socioeconómica que generan las Vías Verdes y otros caminos naturales en el medio rural. En la publicación resultante, "Caminos Naturales y Vías Verdes. Su adecuación al Desarrollo Rural Sostenible", se muestra una selección de un centenar de experiencias ejemplarizantes en la gestión de itinerarios naturales 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.



Vía Verde del Carrilet.

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 prin-

cipio 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.

LAS VÍAS VERDES AVANZAN A BUEN RITMO

Las Vías Verdes son ya una realidad tangible, como se refleja en el

mapa anejo, que muestra las Vías Verdes que han sido acondicionadas como tales hasta febrero de 2007, 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, así como los trazados ferroviarios que, sin haber sido específicamente acondicionados como Vías Verdes, se encuentran transitables para ser recorridos por ciclistas y caminantes. En total, aparecen 64 Vías Verdes, que suman una longitud global cercana a los 1.600 kms.

COMUNICACIÓN, DIVULGACIÓN Y PROMOCIÓN

La FFE desempeña una intensa labor de información y asesoría técnica referente al desarrollo de estas iniciativas, destinada tanto a la Administración como a medios de comunicación y a colectivos ciudadanos interesados. Con estos fines, ha organizado diversos congresos y jornadas técnicas sobre la gestión, mantenimiento y promoción de Vías Verdes, y ha generado los principales medios de difusión que existen sobre ellas. Un claro ejemplo es la edición de la página web www.viasverdes.com, que ofrece abundante y actualizada información sobre el Programa, actividades programadas, noticias, publicaciones y, sobre todo, una descripción de todas las Vías Verdes españolas. En 2006 esta página web ha alcanzado los 4 millones de páginas vistas y 9.000 suscriptores reciben ya el boletín electrónico mensual "InfoVías Verdes".

La FFE ha editado con Anaya Touring Club una Guía de Vías Verdes, que consta de 2 volúmenes (con 6 re-ediciones actualizadas), y



está prevista la edición del volumen 3 a finales de 2007. 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 indicativo del enorme potencial que ofrecen las Vías Verdes como infraestructuras de transporte sostenible que vertebran nuestro territorio.

En otoño de 2005 se produjo un importante hito publicitario de las Vías Verdes, cuando La 2 de TVE emitió en horario de máxima audiencia la serie sobre Vías Verdes "Vive la Vía" realizada por la FFE, con la colaboración de numerosos patrocinadores, entre ellos el Minis-



Vía Verde del Carrilet. Estación de Les Presses.

terio de Medio Ambiente. Sumando a ésta la audiencia conseguida en la segunda emisión en La 2 de TVE, en la primavera de 2006, estos 11 capítulos de media hora de duración cada uno, suman un total de 14'7 millones de espectadores, según datos facilitados por TVE. Además, la televisión pública ha difundido también la serie en su Canal Internacional, y en otros canales propios en diversas ocasiones. En octubre de 2007 se emitirán otros 7 nuevos capítulos de "Vive la Vía" en La 2 de TVE, también con la colaboración del Ministerio de Medio Ambiente.

La implicación ciudadana es creciente, y se potencia con acciones como la celebración desde 1999 del Día Nacional de las Vías Verdes (segundo domingo de mayo), convocando a marchas, comidas populares y todo tipo de actividades festivas, en las que participan decenas de miles de personas.

LA DIMENSIÓN INTERNACIONAL DE LAS VÍAS VERDES: EL PROYECTO REVER

Las Vías Verdes están alcanzando una importante repercusión internacional. En 1998 fue constituida en Namur (Bélgica) la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), cuya presidencia recayó hasta 2004 en la FFE, miembro fundador, siendo el Ministerio de Medio Ambiente socio de honor. 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.

La AEEV 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), 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). La creación de un Observatorio Europeo de Vías Verdes es otro proyecto de la AEEV en el que la FFE coordina la inclusión de las rutas españolas.

El éxito conseguido por el Programa español de Vías Verdes está avalado por la obtención de diversos premios de enorme prestigio a nivel internacional, desde el Premio de Mejores Prácticas del Programa Hábitat otorgado por Naciones Unidas en 2000 hasta el de Europa Nostra por la dedicación a la Conservación del Patrimonio (2004), sin olvidar el Premio de la World Travel Market al Turismo Sostenible en 2002.³⁸