

Una fórmula de recuperación del patrimonio ferroviario para la contribución al desarrollo y la movilidad sostenible.

Programa de **Vías Verdes,** una contribución

- **Texto:** Arantxa Hernández Colorado, socióloga especialista en ordenación del territorio y medio ambiente. Gerente de Vías Verdes. Fundación de los Ferrocarriles Españoles.



El Programa de Vías Verdes nace en España como una iniciativa de reutilización y puesta en valor del patrimonio ferroviario en desuso. El ferrocarril, el medio de transporte más sostenible, proporciona con estas líneas en desuso nuevas iniciativas de reutilización con fines de una nueva movilidad “blanda”, activa y sostenible, así como nuevas fórmulas de turismo activo acordes a las nuevas demandas sociales.

Desde las últimas

décadas del siglo XX, asistimos en gran parte de nuestro planeta a un proceso de crecimiento acelerado y de transformación incesante que ha provocado que algunos bienes, hasta hace relativamente poco con-

siderados referencia de progreso y modernidad, hayan ido cayendo en el desuso y el abandono. De esta forma, hemos sido testigos del deterioro y degradación de una parte muy valiosa de nuestro patrimonio histórico cultural e industrial, sin olvidar el daño infligido al patrimonio natural. La relativa pasividad

con que se ha vivido este proceso en nuestro país —muchos aseguran que hemos tardado demasiado en reaccionar— ha cambiado significativamente en las últimas décadas al producirse un movimiento, tanto en el nivel de la opinión pública como en el institucional, a favor de la preservación y puesta en valor de nuestro patrimonio.

En este contexto se explica el nacimiento en 1993 del Plan Tejido Verde, creado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA) con el objetivo de reutilizar como itinerarios no motorizados las infraestructuras que estaban en desuso: ferrocarriles, vías pecuarias, caminos históricos, caminos de servicio de canales, etc. En este





Mapa del Inventario de las líneas de ferrocarril en desuso. 1993.

Existen más de 3200 km de antiguas líneas de ferrocarril recuperadas como itinerarios no motorizados para su uso a pie y en bici, y accesibles para todas las personas.

marco, el MOPTMA, conjuntamente con las empresas públicas Renfe y Feve, encargó a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles la elaboración de un “Inventario de líneas ferroviarias en desuso”. En él fueron analizados más de 7600 km de líneas férreas, con sus impresionantes obras de fábrica y sus magníficos edificios, que desgraciadamente comenzaban a acusar el paso del tiempo y la acción de la Naturaleza tras haber cesado el tráfico de trenes en ellas. Es más, algunas de aquellas líneas ni siquiera habían llegado a tener tráfico ferroviario por haber sido abandonadas las obras antes de la

puesta en marcha de los proyectos ferroviarios.

En esa misma fecha, 1993, la Fundación organizó un seminario para conocer y divulgar las principales experiencias internacionales llevadas a cabo hasta entonces para la reconversión del patrimonio ferroviario que se encontraba fuera de servicio; y aquellas iniciativas —fundamentalmente las de Estados Unidos y Reino Unido— sirvieron de modelo para la creación del Programa español de Vías Verdes. Aquellas experiencias internacionales se insertaban en unas sociedades diferentes a la española, y se referían especialmente a las ven-

tajas que aportaban las *greenways* a la población asentada en núcleos urbanos, por favorecer su movilidad activa y sostenible y acercar a sus habitantes a la naturaleza del entorno. Sin embargo, el modelo de ocupación de territorio en España era distinto, y las infraestructuras lineales en desuso —tanto ferroviarias como de otro tipo— discurrían por un medio eminentemente rural con características demográficas, en muchos casos, de despoblación territorial. Precisamente por ello, parecía evidente que la creación de vías verdes por toda la geografía española representaría una contribución muy interesante al desarrollo del medio rural y a la lucha contra la despoblación, mediante el impulso de actividades vinculadas al turismo activo y sostenible en comarcas que habían sufrido, en no pocos casos, un proceso de declive socioeconómico y sociodemográfico. Y todo ello surge en un contexto económico y social en el que el turismo está considerado como la primera industria española, por su elevada contribución al Producto Interior Bruto.

A partir de 1993 la Fundación de los Ferrocarriles Españoles asumió con entusiasmo la tarea encomendada de forma conjunta por parte del entonces MOPTMA, Renfe y Feve, en el marco de un convenio de colaboración que instaba a coordinar las iniciativas de reutilización de antiguos trazados en desuso como vías verdes, informar y asesorar a las entidades locales, a otros entes de la Administración y a asociaciones ciudadanas interesadas en ellas, y a promocionarlas para fomentar su utilización por los ciudadanos.

Las experiencias de otros países sirvieron de referencia para la implantación de estas infraestructuras “recicladas” de movilidad



Mapa de Vías Verdes. Junio 2021.

sostenible de alto valor patrimonial.

Durante estos años casi 30 años se ha logrado alcanzar la cifra de 3 200 km de vías verdes (135 itinerarios, incluyendo los que están en fase de obras), fruto de la conjunción de un gran número de inversiones, proyectos y programas. En sus orígenes fue con el MOPTMA y los posteriores ministerios de Medio Ambiente a la cabeza, a los que se fueron sumando el resto de las administraciones y la iniciativa privada.

En términos generales, se puede afirmar que todas las infraestructuras no motorizadas existentes en España susceptibles de incidir en la dinamización socioeconómica de los territorios que atraviesan han sido el resultado de actuaciones procedentes de alguno —o de la conjunción de varios— de los niveles de la Administración Pública, al menos en el momento inicial de su construcción. Los procesos de planificación y ejecución de obras

de acondicionamiento y mejora han sido fruto de inversiones de procedencia siempre pública, si bien en fases más avanzadas de desarrollo la participación de la iniciativa privada ha sido habitual y de gran trascendencia para la dinamización socioeconómica de estos itinerarios.

En estos términos, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA) ha cumplido un indudable papel en la recuperación de estas infraestructuras y, como heredero de las actuaciones de los anteriores ministerios de Medio Ambiente y del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente desde 1993, al aplicar importantes partidas presupuestarias a la reconversión de antiguas infraestructuras lineales en desuso en infraestructuras sostenibles y “blandas”, restringidas al tráfico motorizado. Así, el Programa de Caminos naturales del MAPA, nacido bajo esta denominación en 2004, ha acondicionado más de

10 500 km de rutas en colaboración con otras administraciones que se encargan de su posterior mantenimiento y gestión. Los Caminos naturales son antiguas infraestructuras de transporte y están dedicados a usos senderistas y ciclistas. Entre ellos hay antiguas vías de ferrocarril, canales, caminos de sirga, vías pecuarias, sendas e incluso antiguos caminos públicos que vuelven a ser utilizados por una población que demanda, cada día más, el contacto con la Naturaleza y espacios tranquilos en los que poder ejercer actividades recreativas, turísticas y deportivas alejadas del tráfico motorizado.

De estos 10 500 km de caminos, más de 1 700 son Vías Verdes (marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles para designar estos itinerarios), es decir, aquellos que se desarrollan reutilizando antiguas plataformas ferroviarias. Por tanto, el equivalente al 53 % de las Vías Verdes del Estado español han sido ejecutadas por el MAPA, mientras que el 47 % restante han sido posibles gracias al esfuerzo de otras administraciones autonómicas y locales, destacando aquí el impulso de diputaciones provinciales y forales. Así, en España existen hoy más de 3 200 km de antiguos trazados ferroviarios en desuso reutilizados como itinerarios cicloturistas y senderistas: fáciles, seguros y accesibles para todas las personas incluidas las personas con discapacidad, y localizadas en todas las comunidades autónomas (salvo las islas Canarias) y en la mayoría de las provincias.

Cabe destacar de las Vías Verdes que el principio de universalidad de usuarios por el cual se rigen estas infraestructuras sostenibles se traduce en una oportunidad de disfrute del territorio por el que



Las vías verdes atraviesan fundamentalmente territorios de la España despoblada.

discurren —principalmente rural, montañoso, etc.— para todo tipo de personas, independientemente de su condición y capacidad física, incluidas aquellas con discapacidad y otros colectivos como niños pequeños o personas mayores, que gracias a la facilidad de acceso a las vías verdes encuentran una oportunidad óptima para combatir el sedentarismo y optar por un estilo de vida más saludable a través de la práctica de deporte y ocio activo al aire libre. En suma, unas infraestructuras de enorme importancia para la población local y cada vez más queridas.

En la actualidad la inversión en la construcción inicial de estas infraestructuras supera los 219 millones de euros. Cabe apuntar que en esta cifra no están incluidas las inversiones en obras de mejora, mantenimiento, promoción o gestión, ni tampoco las inversiones realizadas en la recuperación de antiguas estaciones de ferrocarril y su dotación o adaptación para nuevos usos culturales y turísticos.

Por otro lado, el hecho de que las vías verdes se complementen con la rehabilitación de edificaciones ferroviarias anejas a la vía, en las que se ubican servicios ecoturísticos y culturales para los vecinos y visitantes, genera efectos positivos directos —no solo por la importancia de la recuperación del patrimonio ferroviario edificado— sino también en términos de creación de empleo en la población local y de atracción de nuevas inversiones públicas y privadas para los territorios. En estos momentos existen ya 125 estaciones con nuevos usos turísticos y culturales: alojamientos, cafés y restaurantes, puntos de alquiler de bicicletas y pequeños museos que acogen a los nuevos viajeros que antaño llegaron hasta estas estaciones con sus maletas



Las vías verdes son accesibles para todas las personas.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles, f.s.p. dinamiza y promueve este programa desde 1993.

y hoy lo hacen con sus mochilas y alforjas. Precisamente en la actualidad la Fundación de los Ferrocarriles Españoles está elaborando —en el marco de su Plan Estratégico (2021-2025)— un inventario, catá-

logo y web sobre estas estaciones que disfrutan ya de una nueva vida.

En esta ecuación entra de forma decidida también el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) y anteriormente Renfe y Feve,



La nueva Guía de Vías Verdes promueve estos recursos.

La web viasverdes.com, las APPs, las Guías de Vías Verdes, la información en Google Maps y otras acciones de divulgación acercan la información a la ciudadanía.

los entes públicos que gestionaban como bienes patrimoniales las infraestructuras e inmuebles ferroviarios, al promover la reutilización del patrimonio ferroviario en desuso como vías verdes. También ha sido un factor decisivo e imprescindible para el desarrollo y consolidación de las vías verdes la actividad incesante de conservación y mejora, promoción, divulgación e implicación ciudadana impulsada en cada una de ellas por los correspondientes órganos gestores y promotores: fundamentalmente comunidades autónomas, diputaciones forales y provinciales, ayuntamientos, mancomunidades, asociaciones de desarrollo local y consorcios.

Sin duda, un programa como pocos, cuya fortaleza reside en una

importante colaboración interinstitucional.

Ha resultado igualmente esencial el papel dinamizador y coordinador desempeñado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundación del sector público del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, para todo el conjunto de las vías verdes españolas desde su nacimiento en 1993.

En este sentido, cabe destacar la defensa de la denominación y concepto "Vías Verdes", marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles desde 1994 en la Oficina Española de Patentes y Marcas, así como la creación de la página web www.viasverdes.com y la realización de

la serie televisiva "Vive la Vía", entre otras muchísimas acciones de promoción y coordinación conjunta, como pueden ser las APPs de Vías Verdes, la activa presencia en redes sociales, la elaboración de un boletín de noticias mensuales *InfoVías Verdes*, la organización de actividades diversas (jornadas, asistencia a ferias, Día de las Vías Verdes, edición de vídeos, etc.) y publicaciones. Entre estas últimas destacamos la recién publicada *Guía de Vías Verdes* editada por Anaya Touring en dos volúmenes y en versión papel y digital gracias al apoyo del grupo Torrecámara o los nuevos proyectos de digitalización 360° de estos itinerarios para plataformas Google.

Otro importante tipo de actuaciones son las labores de asesoría técnica y el desarrollo de proyectos nacionales y europeos, así como la profusa redacción de proyectos de tipo técnico, fundamentalmente estudios de factibilidad, de accesibilidad y redacción de proyectos constructivos para la recuperación de estos trazados para su nuevo fin, que suman ya más de un centenar de proyectos por toda la geografía nacional.

Asimismo, cabe mencionar que la Fundación ostenta la secretaría general de la Asociación europea de Vías Verdes, entidad internacional que defiende los intereses conjuntos de las vías verdes de los Estados miembros de la Unión Europea. Se colabora también activamente con Turespaña y la Secretaría de Estado de Turismo para la promoción de las vías verdes en el exterior, así como con otras muchas entidades y organismos públicos y privados a través de la suscripción de acuerdos y convenios.

Como dato de uso es interesante concretar una media de 250 000 usuarios/año en aquellas

Reconocimientos más destacados

Todas estas bondades han hecho que el programa Vías Verdes haya sido merecedor de muchos reconocimientos:

- Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU, 2000.
- Premio Turismo Sostenible de World Travel Market, 2003.
- Premio Europa Nostra a la conservación del patrimonio, 2004.
- Premio ConBici a la movilidad sostenible, 2005.
- Premio Europeo de Vías Verdes 2005 por la serie de televisión Vive la Vía.
- Premio Panda 2006 - WWF-Adena a la mejor iniciativa de comunicación ambiental institucional.
- Premio Internacional de Buenas Prácticas del programa Hábitat de la ONU, 2008. Finalista entrando en la *Short List*.
- Premio Vía APIA 2008, a la transparencia informativa por la Asociación de Periodistas de Información Ambiental.
- Premio Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT) 2009.
- Premio de Turismo Responsable Italiano e Turismo Cultura e UNESCO, 2011.
- Premio especial de la IX edición del Premio Europeo de Vías Verdes por la App "Vías Verdes y Red Natura 2000", 2019.
- Premio Observatorio FiturNext 2020

vías verdes que están bien mantenidas, gestionadas y promocionadas, lo que representa un claro impulso al desarrollo rural de las comarcas y provincias por donde discurren.

Por último, no podemos dejar de mencionar que durante la pandemia y la etapa post Covid, las vías verdes representan además una opción idónea para realizar desplazamientos sostenibles, seguros y de proximidad. Además, son un recurso de conectividad con los Espacios naturales protegidos, pues, según un estudio realizado con el apoyo de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico, más del 90 % de ellas se localizan en un radio inferior a 5 km de estos enclaves de alto valor medioambiental.

Vías Verdes en continuo avance

Este programa goza de buena salud fortalecido por las nuevas demandas sociales que hacen que cada vez se utilicen más los itinerarios que discurren por el entorno natural, lo cual significa que el número de kilómetros de vías verdes sigue creciendo, que aumentan los servicios en torno a las mismas, que la comercialización en productos turísticos empieza a proliferar y que la internacionalización y la proyección en el exterior también se afianza.

Cabe destacar también que de las seis líneas de actuación prioritarias del Programa de caminos naturales del MAPA, cuatro se desarrollan sobre antiguas líneas de ferrocarril en desuso de largo re-

corrido, como son la Vía de la Plata, el ferrocarril Guadix-Almendricos, el nonato ferrocarril Baeza-Utiel y el emblemático ferrocarril Santander-Mediterráneo. Esto significa que a medio plazo la red de vías verdes quedará aún más mallada y ofrecerá nuevos recursos a los territorios y comarcas donde se asientan. En definitiva... nuevas oportunidades. El reto, por tanto, será la conectividad de todas estas iniciativas, en algunos casos bastante desconexas. No obstante, el hándicap del mantenimiento y la gestión, aspectos claves para el desarrollo presente y futuro de estos itinerarios, plantea nuevas necesidades para que especialmente municipios y comarcas puedan hacerse cargo de estas tareas con las garantías que la ciudadanía reclama.

Es interesante conocer que las vías verdes se incardinan plenamente con las actuales estrategias del Gobierno, estando recogidas en el componente 14 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en estrategias de otro tipo por lo que auguramos un prometedor futuro y nuevas vías para su adecuación y mejora. Por su parte, la Estrategia estatal para la bicicleta que lidera el Mitma será sin duda también un instrumento de vital importancia para estos trazados, pues estas rutas fomentan una cultura del uso universal de la bicicleta y encierran un extraordinario potencial de desarrollo en el ámbito no solo del turismo sostenible, de la salud y la integración social y de la movilidad activa no motorizada, sino también una pieza clave para el desarrollo de una estrategia estatal que apueste por el cicloturismo, como un nuevo producto de atracción de visitantes tanto nacionales como del exterior.

Más información: www.viasverdes.com