



Legado ferroviario y vías sostenibles para la ciudadanía

2023 marca los 30 años en el calendario de celebraciones del Programa Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). Un Programa con una gran visión en materia de sostenibilidad y adelantado a su tiempo que nació para dar nueva vida a las infraestructuras ferroviarias en desuso. A fecha de hoy se contabilizan 135 vías verdes que suman más de 3300 kilómetros y 125 estaciones rehabilitadas con nuevos usos turísticos.

- **Texto:** Sharon Martínez de Eguílaz Corredor, responsable de promoción de Vías Verdes, y Arantxa Hernández Colorado, gerente de Vías Verdes. FFE
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes

30 años de Vías Verdes, un Programa de éxito

Siempre que se habla de grandes proyectos, en este caso del Programa Vías Verdes de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), y de sus aniversarios es importante echar la vista atrás y reflexionar sobre cómo se gestó el embrión que posteriormente dio origen al Programa del que hoy hablamos 30 años después.

Antecedentes y orígenes. Los comienzos

En 1993, hace 30 años, se produjo el nacimiento del Programa español Vías Verdes y así lo relatan algunos de sus protagonistas:



Me encanta de verdad recordar el origen de las Vías Verdes. En 1992 Carmen Aycart, historiadora en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, nos trajo noticias de la utilización, con gran éxito, de ferrocarriles en desuso en Estados Unidos y Reino Unido como itinerarios de cicloturismo y no solo eso, también propuso una idea de hacer algo similar en España en un ferrocarril que nunca llegó a funcionar en la Sierra de Cádiz y cuyo trazado ella conocía. Nos encantó la idea y fue el primer proyecto y la primera realización de una vía verde en nuestro país. Para que nos hagamos una idea, solo 5 años después desde España presidíamos la Asociación Europea de Vías Verdes y en el 2000 conseguimos el Premio Hábitat de Naciones Unidas para las Vías Verdes españolas. Todo un éxito de una idea que luego se ha expandido con la fuerza que todos conocemos.”

Joaquín Jiménez, exdirector de Estudios y Programas en la FFE y exdirector de Relaciones Internacionales de Adif. Experto senior ferroviario. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Y así fue. La implicación y puesta en marcha por parte de la Administración General del Estado del actual Programa Vías Verdes



comienza en 1992 cuando desde la Secretaría de Planificación y Concertación Territorial, del entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), se inician los trabajos preparatorios para el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007. Dicho Plan contaba con el objetivo claro –un objetivo que se mantiene en la actualidad– de reutilizar infraestructuras históricas o dominios públicos y, sobre todo en un primer momento, aprovechar las líneas férreas abandonadas o en desuso como elementos fundamentales para promover la movilidad sostenible y un desarrollo rural sostenible necesario desde las últimas décadas del pasado siglo XX y vigente en la actualidad.

En 1993 (MOPTMA) encargó, conjuntamente con Renfe y Feve, a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), fundación del sector público de Mitma, la realización de un Inventario de Líneas ferroviarias en Desuso en el marco del recién creado “Plan Tejido



Verde”, en cuyo desarrollo también colaboró la propia FFE. Por este motivo, el año 1993 es el punto de partida de este Programa.

En junio de ese mismo año la FFE presentó un avance de los resultados de la investigación en el seminario internacional que organizó en Gijón, con objeto de conocer las iniciativas de reutilización del patrimonio ferroviario en desuso que se realizaban en otros países europeos y en Estados Unidos.

Las experiencias de Gran Bretaña y Estados Unidos en torno a las “Greenways” sirvieron de referencia para la implantación de las “Vías Verdes” en España, adaptando la filosofía, los objetivos, las características de diseño y construcción, e incluso la señalización.

En 1994 la Fundación registró en la Oficina Española de Patentes y Marcas la marca “Vías Verdes”, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias (Marca Nacional Nº 2 831 310, clases 16 y 35).

En 1994 se registró la marca “Vías Verdes” restringiendo legalmente su uso a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios. Al año siguiente, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, Renfe, Feve y la Fundación suscribieron un convenio para el desarrollo del Programa Vías Verdes, cuya coordinación y dinamización encomendaron a la Fundación y se repartieron los papeles. Renfe y Feve aportarían sus infraestructuras ferroviarias y estaciones para ser recuperadas como vías verdes y el Ministerio aportaba una dotación presupuestaria anual para su construcción.”



Carmen Aycart, exdirectora de Vías Verdes en la FFE y consultora.

En 1995 MOPTMA, Renfe, Feve y la FFE suscribieron el “Convenio Marco de Vías Verdes” para el desarrollo de este Programa, cuya coordinación y dinamización encargaron a la FFE. Se establecía que Renfe y Feve aportarían sus infraestructuras fuera de servicio para ser recuperadas como vías verdes y que el Ministerio contribuiría con una dotación presupuestaria anual para su construcción. Los firmantes de este convenio fueron José Borrell, ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente; Mercè Sala, presidenta

El inventario de líneas ferroviarias en desuso arrojó la cifra de 7600 km de líneas que ya no tenían servicio ferroviario o que nunca llegaron a tenerlo por quedar inconclusas las obras de construcción de los ferrocarriles.

de Renfe; José María Gurruchaga, presidente de Feve; y Carlos Zapatero, director gerente de la FFE.

Este convenio estuvo formalmente en vigor hasta 1999. Con posterioridad, aunque sin este marco, se siguieron ejerciendo las mismas funciones por los cuatro entes firmantes.

Y mientras todo esto ocurría a nivel estatal, a la vez, hacia los años 1992-93, iban surgiendo por el territorio (en Girona y Cádiz fundamentalmente) proyectos de base local que perseguían la misma filosofía que se estaba cuajando desde Madrid. Así, rápidamente estas sinergias se unieron en esta iniciativa que surgía desde la Administración central.



A principios de los años 80, el Colegio de Arquitectos de Girona puso sobre la mesa la oportunidad de recuperar estos trazados de ferrocarril para su uso no motorizado. Esta propuesta hizo que los ayuntamientos, especialmente, fueran los que iniciaran el proceso de recuperación de estos antiguos trazados de ferrocarril para su uso no motorizado, gracias a la financiación que obtuvieron por parte del Ministerio de Medio Ambiente. A partir de aquí las vías verdes de Girona eran a finales de los 90 una realidad “

Ángel Planas, gerente
Consorci Vies Verdes de Girona.

De este modo, desde 1993 se fueron poniendo en marcha numerosos proyectos de recuperación de antiguas vías de ferrocarril, que acogidos a la denominación “Vía Verde” buscaban preservar el uso público de estas antiguas vías de ferrocarril como itinerarios no motorizados para el disfrute de la ciudadanía y como una importante herramienta para el desarrollo rural de los territorios donde se asientan.

Cabe mencionar que, aparte de los proyectos que fueron surgiendo con el apoyo de la Administración central, también desde el origen se pusieron en marcha iniciativas que contaron con financiación de otras adminis-

traciones en diferentes territorios del Estado español, y que fueron adoptando el uso de la denominación “Vías Verdes” para sus actuaciones sobre antiguos ferrocarriles.

Un Programa de enorme colaboración institucional

Una de las claves del éxito ha sido –y sigue siendo– la colaboración entre las administraciones y el empuje de la ciudadanía.

El **Programa Caminos Naturales** del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que nació bajo esta denominación en el



año 2004 –once años después de aquellas primeras actuaciones realizadas en el marco del Plan Tejido Verde– heredó bajo este nuevo Programa todas las iniciativas desarrolladas desde 1993 en el Plan Tejido Verde.

En el año 2004 se pone en marcha el actual Programa Caminos Naturales Vías Verdes sobre el que lo primero que hay que señalar, es que su doble denominación responde al hecho de que existen dos grandes grupos de ac-

tuaciones en la actualidad en el Ministerio (...) en estos casos la denominación utilizada es la de “Camino Natural Vía Verde de...” con ello se pretende mantener una diferenciación en el tipo de itinerario...”

Antonio Serrano,
secretario general para el Territorio y
la Biodiversidad.
Ministerio de Medio Ambiente, 2007.

Extracto de la publicación “Caminos Naturales Vías Verdes su adecuación al desarrollo sostenible”. Antonio Serrano, Secretario General para el Territorio y la Biodiversidad. (1ª Ed. enero 2007) . El Programa Caminos Naturales Vías Verdes del Ministerio de Medio Ambiente: pasado, presente y futuro. Págs- 11-12. Madrid. Ministerio de Medio Ambiente.



De este modo, en 2004 se pone en marcha el actual Programa Caminos Naturales Vías Verdes, que estableció que en aquellos casos en que la actuación del Ministerio se desarrollara sobre una plataforma de ferrocarril en desuso, el nuevo itinerario se acogería a la **dobles denominación "Camino Natural Vía Verde"** para diferenciarlo de otro tipo de caminos, que con indudables ventajas y similitudes no cuestionarían la identidad propia de las vías de ferrocarril en desuso. Esto ayudaría a la ciudadanía a identificar claramente el tipo de itinerario sobre el que se encuentra, siendo la accesibilidad, ciclabilidad, así como los elementos propios del ferrocarril las señas de identidad de las vías verdes.

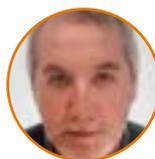
En la actualidad, de los más de 3300 kilómetros de vías verdes en todo el territorio estatal, algo más del 51,5 % de estas antiguas vías recuperadas como itinerarios no motorizados (unos 1700 kilómetros) se han ido poniendo en marcha gracias a las inversiones de la Administración General del Estado a través de las aportaciones de diferentes ministerios desde 1993, tales como: MOPTMA, Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA).

Cabe mencionar que el 48,5 % restante de los kilómetros habilitados como vías verdes proceden de inversiones y actuaciones acometidas por la Administración local (fundamentalmente, diputaciones forales y provinciales) y de las comunidades autónomas que también ejecutan sus propias inversiones en vías verdes. Es el caso de la Región de

Murcia, Comunidad de Madrid, Comunidad Valenciana, Galicia o Asturias.

Así, bajo la denominación de este Programa de Caminos Naturales, MAPA ha puesto en servicio la **Red de Caminos Naturales**, que suman en la actualidad más de 10 400 kilómetros, de los cuales aproximadamente 1700 kilómetros son "Vías Verdes", denominación que reciben al ejecutarse sobre antiguas plataformas de ferrocarril. Sin duda, la importantísima aportación de este Ministerio, y anteriores hace que podamos afirmar que se trata del mayor inversor en la ejecución de estas infraestructuras.

Otro actor importante en la recuperación de las antiguas vías de ferrocarril es **Adif**, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, adscrito a Mitma y propietario de la mayoría de las líneas y estaciones ferroviarias en desuso. Antes de la aparición de Adif, las empresas Renfe y Feve también jugaron un papel muy importante aportando trazados y estaciones al Programa Vías Verdes.



Un papel crucial de Vías Verdes en este Programa lo juega Adif, que es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y la entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana propietaria de la mayoría de estas líneas en desuso y estaciones sin un uso ferroviario. Ellos a través de un contrato de cesión temporal de uso de larga duración proporcionan los terrenos y los edificios a las entidades gestoras como consorcios, mancomunidades, ayuntamientos, diputaciones y también comunidades autónomas, las que las promueven, las mantienen y las cuidan día a día."

Vicente Yerves, director de Actividades y Operaciones Comerciales de la FFE y exdirectivo en Adif.

A principios de 2023, y 30 años después de aquellos orígenes, solo inversión en la construcción inicial de estas infraestructuras supera los 237 millones de euros.

Otros actores clave del ecosistema de las vías verdes son los **entes promotores y gestores** de estos itinerarios: consorcios, mancomunidades de municipios, ayuntamientos, diputaciones y también comunidades autónomas, quienes realizan un inmenso trabajo en el día a día para su conservación, mantenimiento, gestión y promoción.

Por su parte, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, a través de su gerencia de Vías Verdes promueve, dinamiza, divulga y proyecta las vías verdes habiendo redactado más de 100 proyectos constructivos y estudios en el marco de este Programa Vías Verdes, que 30 años después goza de inmensa salud.

Destaca la redacción de dos nuevos tramos del proyecto constructivo para unir la gallega Vía Verde de Compostela-Tambre-Lengüelle con Santiago por encargo de la Diputación de La Coruña.



Nos encargamos de analizar la situación en la que se encuentran los trazados abandonados, proponiendo soluciones técnicas y jurídicas que hagan posible su recorrido. Son

proyectos técnicos constructivos muy minuciosos en los que hay que diseñar cómo será la nueva plataforma, cuidando especialmente los cruces con otros viarios, las infraestructuras a desnivel como nuevas pasarelas, la recuperación de los viejos puentes, la iluminación de los túneles, etc. También diseñamos otros elementos importantes como áreas de descanso, miradores, paneles informativos e instalación de otros equipamientos como puntos de recarga de bicicleta eléctrica o contadores de usos”.

Maximiliano Cuevas, jefe de Proyectos Técnicos de Vías Verdes.
Gerencia de Vías Verdes. FFE.

Aunque la inversión se contabiliza hasta la fecha en 237 millones de euros, es preciso señalar que en esta cifra no están incluidas las inversiones en obras de mejora, mantenimiento, promoción o gestión, así como tampoco las inversiones realizadas en la recuperación de antiguas estaciones de ferrocarril o reinversiones que en ocasiones ha habido que realizar en parte de los itinerarios. De este



modo, esta cifra sería enormemente mayor si sumásemos todo lo anterior.

Un Programa en marcha que mantiene sus objetivos

Una vez hecha esta retrospectiva, resulta coherente analizar el Programa en la actualidad (año 2023).

Vías Verdes en cifras

- 3300 kilómetros de Vías Verdes
- 135 itinerarios
- 125 estaciones con nuevos usos
- 237 millones de euros en inversión solo en la adecuación de la infraestructura

Después de 30 años los objetivos del Programa Vías Verdes siguen estando vigentes y se incardinan más que nunca con las estrategias del Gobierno de España alineados con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030.

En la actualidad hay vías verdes en todas las comunidades autónomas (salvo en Canarias) y en la mayoría de las provincias españolas para ser recorridas caminando, en bicicleta o patines, y son accesibles gran parte de ellas para personas con discapacidad, mayores, niños pequeños y cochecitos de bebés.

Las vías verdes son quizá los itinerarios más accesibles que hay de acceso al entorno natural. Sus características son muy particulares al asentarse sobre plataformas ferroviarias, lo que significa que sus pendientes no van a superar casi en ningún caso el 4 %, lo que es, sin duda, una garantía de accesibilidad.

Respecto a las estaciones, después de 30 años, y siendo un tipo de actuación que comenzó algo más tarde, se contabilizan más de 125 antiguas estaciones rehabilitadas para nuevos usos sociales y ecoturísticos que ofrecen a lo largo de las vías verdes servicios de alojamiento y restauración, alquiler de bicicletas, información turística, medioambiental y cultural. Un espacio muy apreciado por las personas usuarias y una oportunidad excepcional para la creación de empleo y riqueza en torno a estos trazados.

El Programa Vías Verdes y sus 30 años de vida son todo un lujo al alcance de todas las personas y una oportunidad para preservar y disfrutar del patrimonio ferroviario tan valioso de España y del entorno natural y cultural, mientras ofrece nuevas formas de turismo sostenible a través del senderismo, el cicloturismo, el turismo accesible, y otras más novedosas como el turismo ornitológico, el ecoturismo o incluso el turismo de observación de estrellas o astroturismo.

También, en torno a las vías verdes poco a poco han ido surgiendo empresas locales de servicios orientados a los nuevos visitantes de las vías verdes, así como aquellas que comercializan y organizan viajes y ofertas de cicloturismo por las mismas.

Por otro lado, las vías verdes tienen la posibilidad de promover –además del ámbito del turismo activo, sostenible y deportivo, de la salud y la integración social– la movilidad activa, sostenible, saludable y no motorizada de la ciudadanía. En muchas ocasiones, especialmente en aquellas que pasan por los pueblos, estas rutas facilitan una movilidad sostenible que es muy demandada y necesaria en los tiempos que vivimos. A su vez son itinerarios que favorecen una nueva cultura de apoyo al uso de la bicicleta con el que se ha conseguido el acercamiento y la democratización de su uso para todas las personas y más en este país de escasa cultura ciclista. Para muchas personas el primer contacto con la bicicleta surge en entornos fáciles, amables y seguros como lo son las vías verdes. Un día de excursión o una experiencia amigable provocan el deseo de incorporar la bicicleta y su uso a otros momentos de la movilidad urbana cotidiana. La Fundación trata de

Las 135 vías verdes que hay por todo el Estado suman más de 3300 kilómetros, incluyendo las que están actualmente en fase de obras.

Vías Verdes acondicionadas por comunidades autónomas (1993 – 2023)

Comunidades autónomas	Kilómetros (km)
VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA	685,92
VÍAS VERDES DE CASTILLA Y LEÓN	559,97
VÍAS VERDES DE ARAGÓN	316,76
VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA	257,14
VÍAS VERDES DE EUSKADI	244,13
VÍAS VERDES DE CASTILLA LA MANCHA	223,23
VÍAS VERDES DE NAVARRA	203,50
VÍAS VERDES DE LA REGIÓN DE MURCIA	197,40
VÍAS VERDES DE CATALUÑA	190,30
VÍAS VERDES DE EXTREMADURA	137,90
VÍAS VERDES DE ASTURIAS	92,75
VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD DE MADRID	79,10
VÍAS VERDES DE LA RIOJA	68,15
VÍAS VERDES DE CANTABRIA	53,55
VÍAS VERDES DE GALICIA	44,40
VÍAS VERDES DE ISLAS BALEARES	31,35
TOTAL	3385,55 (*)

(*) Incluyendo las vías verdes que están en fase de obras

Fuente: FFE, 2023

avanzar en esta línea y gestiona las primeras ayudas procedentes de la Estrategia Estatal por la Bicicleta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para inversión en infraestructura ciclista para municipios pequeños.

Respecto al uso de las vías verdes y el número de personas que las recorren al año no se dispone de datos globales, pero, se sabe que una vía verde que esté bien mantenida, gestionada y bien promocionada tiene de media entre 200 000 y 300 000 usos al año. Y son datos importantes porque estos números encierran formas de vida y de riqueza para los territorios y pueblos, demostrando que las vías verdes constituyen no solo vías de felici-

En el marco del Plan Estratégico 2021-2025 de la FFE, la gerencia de Vías Verdes está elaborando en la actualidad un inventario de antiguas estaciones puestas en valor y que acogen actualmente nuevos usos turísticos y culturales.

dad y salud para muchas personas usuarias sino verdaderas “vías de empleo verde”. Ejemplo de ello son 65 puestos de trabajo directo en las Vías Verdes de Girona o los más de 25 de la Vía Verde de La Sierra, entre las provincias de Sevilla y Cádiz.

Información y comunicación

Aunque muchos territorios con vías verdes cuentan con estrategias de promoción y comunicación sobre las mismas, otros no. Desde la Fundación se pone a disposición del público varios canales. Así, este Programa está al alcance de todos a través de su página web www.viasverdes.com, página de referencia a nivel estatal de las vías verdes españolas desde donde se divulga y promueve itinerarios y actividades. Actualmente está en proceso de renovación y se espera tener

disponible su nueva versión para finales de 2023.

En la web se puede encontrar información de cada una de las rutas y materiales divulgativos en varios formatos; acceso a los perfiles sociales de Facebook, Twitter e Instagram, así como al canal de YouTube ¡Vive la Vía!, donde junto a los vídeos sobre vías verdes se comparten los de la serie de televisión “Vive la Vía” emitida por RTVE. También dispone de un canal de podcast en iVoox, un perfil en la plataforma de rutas Wikiloc y un boletín mensual de noticias.

Una de las actuaciones recientes ha sido la nueva Guía de Vías Verdes (en el pasado hubo otra edición) con la editorial Anaya en 2 volúmenes y a la venta en formato papel y digital. Y no podía faltar la aplicación “Vías Verdes” para iOS y Android donde se encuentran recogidos todos los itinerarios.



Es habitual encontrar artículos y reportajes en medios de comunicación de todo tipo y escuchar hablar de vías verdes en programas de radio e incluso de televisión. También se realiza promoción de estos itinerarios en ferias como la Feria Internacional de Turismo FITUR, a través de jornadas o conferencias y todas aquellas actividades que puedan servir para acercar a la Administración y la ciudadanía a estos itinerarios.

A pesar de los hitos que se han alcanzado en estos 30 años en los que tantas administraciones, personas y colectivos han participado y lo siguen haciendo cada día con esfuerzo e ilusión, aún existen más de 4000 kilómetros de líneas de ferrocarril fuera de servicio en España susceptibles de ser recuperados como vías verdes. Como tales, son potenciales recursos económicos, sociales y patrimoniales para los territorios. Quedan

muchos retos de futuro y mucho trabajo por hacer para dar continuidad a estos 30 años diseñando, proyectando y promoviendo vías verdes para seguir avanzando y mejorado.

En conclusión, un Programa que sigue en la actualidad, cada vez más conocido y reconocido, de enorme colaboración interinstitucional y que constituye una fórmula excepcional de recuperación del patrimonio ferroviario. Una propuesta que utiliza un modelo de lo que hoy se denomina "economía circular": Reciclando, Reutilizando, Reconstruyendo y Revalorizando el legado de los antiguos ferrocarriles. La Fundación de los Ferrocarriles y su Gerencia de Vías Verdes se seguirán ocupando de promover la conservación de este patrimonio ferroviario en desuso y contribuyendo con ello al desarrollo sostenible tan necesario para la preservación del planeta. 🌱

