

nº 738 / julio_agosto 2023

mitma

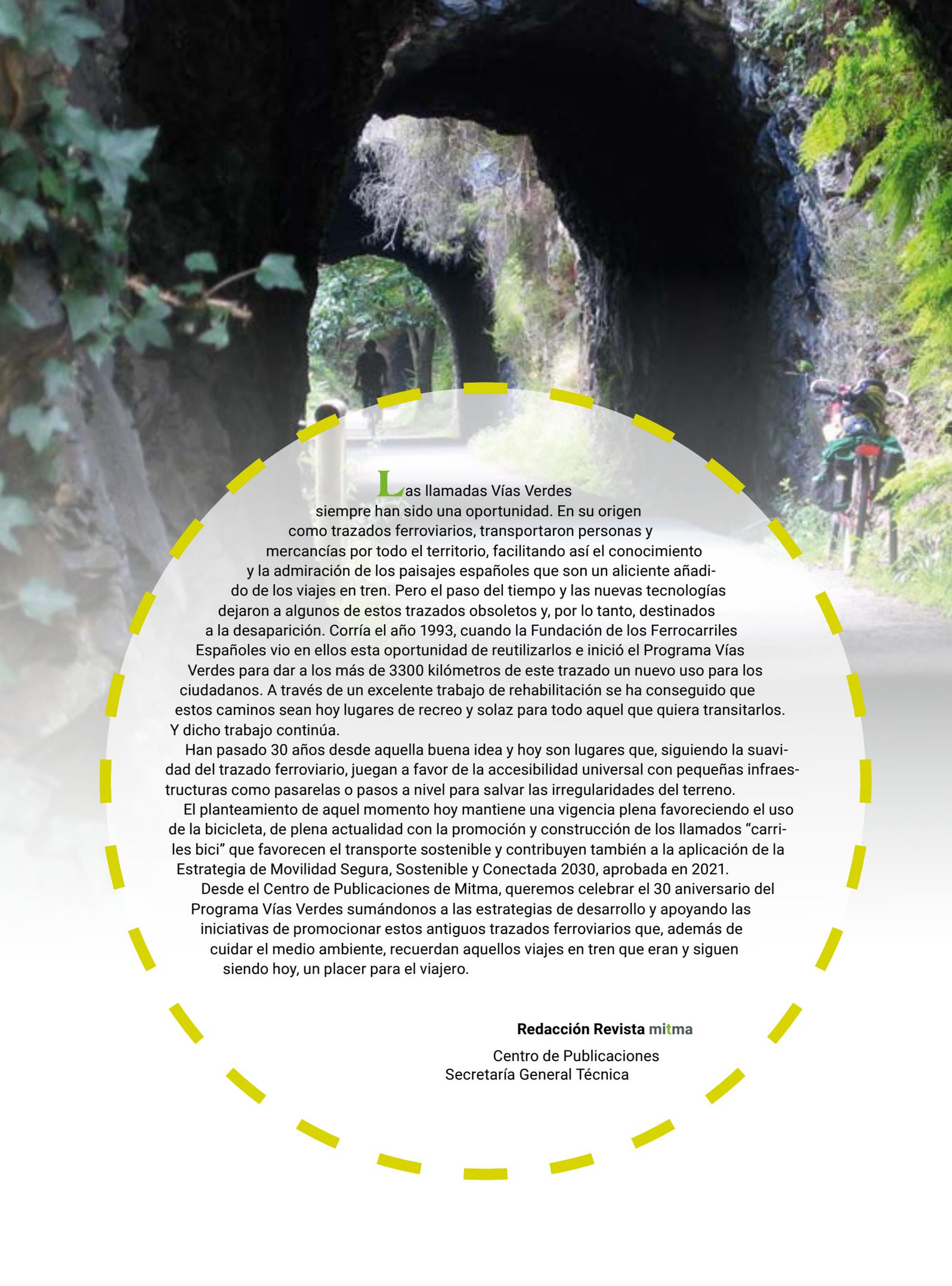
Revista del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

**30 años
recuperando
espacios para ti
¡Vive la Vía!**



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



Las llamadas Vías Verdes siempre han sido una oportunidad. En su origen como trazados ferroviarios, transportaron personas y mercancías por todo el territorio, facilitando así el conocimiento y la admiración de los paisajes españoles que son un aliciente añadido de los viajes en tren. Pero el paso del tiempo y las nuevas tecnologías dejaron a algunos de estos trazados obsoletos y, por lo tanto, destinados a la desaparición. Corría el año 1993, cuando la Fundación de los Ferrocarriles Españoles vio en ellos esta oportunidad de reutilizarlos e inició el Programa Vías Verdes para dar a los más de 3300 kilómetros de este trazado un nuevo uso para los ciudadanos. A través de un excelente trabajo de rehabilitación se ha conseguido que estos caminos sean hoy lugares de recreo y solaz para todo aquel que quiera transitarlos. Y dicho trabajo continúa.

Han pasado 30 años desde aquella buena idea y hoy son lugares que, siguiendo la suavidad del trazado ferroviario, juegan a favor de la accesibilidad universal con pequeñas infraestructuras como pasarelas o pasos a nivel para salvar las irregularidades del terreno.

El planteamiento de aquel momento hoy mantiene una vigencia plena favoreciendo el uso de la bicicleta, de plena actualidad con la promoción y construcción de los llamados “carriles bici” que favorecen el transporte sostenible y contribuyen también a la aplicación de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, aprobada en 2021.

Desde el Centro de Publicaciones de Mitma, queremos celebrar el 30 aniversario del Programa Vías Verdes sumándonos a las estrategias de desarrollo y apoyando las iniciativas de promocionar estos antiguos trazados ferroviarios que, además de cuidar el medio ambiente, recuerdan aquellos viajes en tren que eran y siguen siendo hoy, un placer para el viajero.

Redacción Revista mitma

Centro de Publicaciones
Secretaría General Técnica

Contenido

nº 738 / julio_agosto 2023



4 30 años de Vías Verdes,
un Programa de éxito



16 Vías verdes de largo recorrido

30 Caminos con alma minera

46 Mirando al Mediterráneo

62 Sendas con mucha historia

76 Por los campos del sur

88 Vías Verdes, una familia en Europa



Créditos

Dirección y coordinación: Herminia Cano Linares.
Edición de contenidos: Laura de la Morena Méndez.
Diseño y maquetación: Chelo Cruz.
Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica
Página web: www.mitma.gob.es.

Colaboran en este número: Arantxa Hernández Colorado; Sharon Martínez de Eguílaz Corredor; Julia Sola Landero; Javier Rodríguez Ventosa; Mercedes Muñoz Zamora; Carmen Aycart Luengo; Clara Martínez de Ibarreta Soriano; Francisco Polo Muriel; Javier De las Heras. **Fotografía:** FFE-Vías Verdes; Adif; Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid; Rutas Pangea.

Comité de Redacción: Presidencia: Jesús M. Gómez García (Subsecretario de Mitma). Vicepresidencia: Angélica Martínez Ortega (Secretaría General Técnica). Vocales: Silvia Zancajo (Directora de Comunicación), María Isabel Badía Gamarra (Directora del Gabinete de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), Aida Joaquín Acosta (Jefa del Gabinete de la Subsecretaría), Mónica Marín Díaz (Jefa del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Infraestructuras), Roberto Angulo Revilla (Jefe del Gabinete Técnico de la Secretaría General de Transportes y Movilidad).

Dirección: Nuevos Ministerios. Paseo de la Castellana, 67. 28071 Madrid.
Teléfono: 915 977 000. Suscripciones: Esmeralda Rojo.
Teléfono: 915 977 261. **E-mail:** cpublic@mitma.es

Acceso a la publicación en digital y compra de la revista en papel en
<https://apps.fomento.gob.es/CVP/listapublicaciones.aspx?c=Revista+Mitma>

Y al histórico de la revista en <https://www.mitma.es/el-ministerio/informacion-para-el-ciudadano/revista/listado-de-revistas>

Dep. Legal: M-666-1958. **ISSN:** 2792-4564. **ISSNe:** 2792-4572.
NIPO: 796-20-023-9. **NIPOe:** 796-20-024-4.

Esta publicación no se hace necesariamente responsable solidaria con las opiniones expresadas en las colaboraciones firmadas.
Esta revista se imprime en papel FSC o equivalente.

100

Un actor indispensable

110

Rescatadas del olvido

122

Hitos en el territorio:
las antiguas estaciones ferroviarias

132

La Estrategia Estatal por la Bicicleta
y la importancia de las vías verdes

146

El visualizador de Naturaleza,
Cultura y Ocio, prepárate para
disfrutar de nuestras vías verdes

158

Vías Verdes,
itinerarios para todas las personas

170

Las Vías Verdes nos invitan a
“Vivir la Vía”

182

Líneas ferroviarias en desuso y
reconversión. El pasado ferroviario

192

Estrategias de futuro de las Vías Verdes





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. 🌱





©Dioni Serrano

La transformación en curso de cuatro grandes ejes ferroviarios del pasado en nuevas rutas sostenibles y de turismo rural

El Programa Vías Verdes ha transformado hasta ahora más de 3300 kilómetros de antiguas vías del tren en itinerarios no motorizados que propician el contacto con la naturaleza y preservan la memoria ferroviaria. Su labor, no obstante, está lejos de estar acabada: todavía quedan 4000 kilómetros de líneas sin uso susceptibles de convertirse en vías verdes. Una parte muy relevante de esta tarea pendiente es la conversión total en vías verdes de cuatro ejes ferroviarios de largo recorrido (Santander-Mediterráneo, Vía de la Plata, Guadix-Almendricos y Baeza-Utiel), un proceso en marcha que, cuando culmine, aportará más de 1200 kilómetros a la red.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Vías verdes de largo recorrido

©Dioni Serrano



Entre las líneas sin uso que se están convirtiendo en nuevas rutas culturales y de ocio destacan, por su longitud y carácter transversal, cuatro grandes ejes construidos entre finales del siglo XIX y principios del XX con la vocación de vertebrar las provincias del interior y contribuir a contrarrestar la radialidad de la red principal. Las cuatro tenían objetivos ambiciosos: las líneas Santander-Mediterráneo y Vía de la Plata buscaban conectar dos fachadas marítimas; el Ferrocarril Guadix-Almendricos quería enlazar Andalucía y el litoral levantino; y la línea Baeza-Utiel tenía la visión de comunicar Andalucía con Francia, aunque por sus vías jamás pasaría el tren. Todas tuvieron vidas dispares, pero compartieron un mismo destino: el decreto que las incluyó entre las líneas deficitarias de la red de Renfe, lo que supuso su cierre definitivo el 1 de enero de 1985.

Desde la pasada década, diversas administraciones públicas, con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a la cabeza,

en el marco del Programa Caminos Naturales, están actuando sobre estos cuatro antiguos trazados de largo recorrido, todos ellos de titularidad de Adif, para acondicionarlos al estándar de rutas no motorizadas de accesibilidad universal. Fruto del esfuerzo conjunto entre estas administraciones, con las locales y autonómicas como promotoras de su recuperación y encargadas de su conservación, gestión y mantenimiento, hoy están en servicio 17 tramos de caminos naturales vías verdes recuperados sobre las plataformas de estas antiguas líneas: ocho en el Ferrocarril Santander-Mediterráneo (contabilizando el tramo de la Vía Verde del Pas en Cantabria), cuatro en la línea del nonato Ferrocarril Baeza-Utiel, tres en la Vía de la Plata y dos en el Ferrocarril Guadix-Almendricos. En total, más de 670 kilómetros de caminos naturales vías verdes a disposición de la sociedad en siete comunidades.

El Programa, en crecimiento continuo, amplía año tras año el número de kilóme-



tros recuperados en estos cuatro ejes con el propósito de culminar, en el medio y largo plazo, los cerca de 525 kilómetros que restan para finalizarlos. Cuando este objetivo sea una realidad, el mapa de las vías verdes españolas dispondrá de cuatro de los itinerarios de mayor longitud (entre ellos suman más de 1200 kilómetros) a través de 13 provincias de la España vaciada, lo que contribuirá poderosamente a la configuración e interconexión de la red mallada de vías verdes y caminos naturales.

A continuación, se detalla la historia de estos cuatro ejes, el estado de su conversión a camino natural vía verde y la descripción de los itinerarios en servicio.

Ferrocarril Guadix-Almendricos

La existencia de esta línea que discurre por las provincias de Granada, Almería y Murcia tuvo una justificación doble. A escala nacional, fue la conexión entre Andalucía oriental y la red litoral levantina. A escala regional,

sirvió para dar salida por el puerto de Águilas a la producción de hierro y mármol de la Sierra de los Filabres (Almería). Con ese doble fin, el trazado entre Guadix y Almendricos (161 kilómetros) se construyó en dos concesiones. La compañía británica The Great Southern of Spain Railway construyó el tramo Almendricos-Baza entre 1887 y 1896. El tramo de Baza a Guadix lo inauguró en 1907 una empresa española. El ferrocarril funcionó a pleno rendimiento hasta finales de los años 60, cuando las minas, agotadas, echaron el cierre. La clausura de la línea, en 1985, supuso la pérdida de la conexión ferroviaria entre Levante y Andalucía.

La labor conjunta de las administraciones está recuperando por fases la antigua línea, que discurre entre el altiplano granadino y la pedanía murciana de Almendricos pasando por el valle almeriense del Almanzora. Su labor está configurando una de las vías verdes más largas, y de las más atractivas, del sureste peninsular. Senderistas y cicloturistas

Puente de hierro del Ferrocarril Guadix-Almendricos.

©FFE-Vías Verdes



ya disfrutan de un itinerario acondicionado de dos tramos: Baza-Valle del Almanzora y Almendricos-Huércal-Overa, con 122 kilómetros. Para completar el trazado faltan algunos tramos inconexos que suman 40 kilómetros: el inicial Guadix-Baúl y los intermedios Fines-Arboleas (20,9 kilómetros), en obras, y Arboleas-Almajalejo, así como la conexión final entre Almajalejo y Huércal-Overa, que pronto será una realidad.

El itinerario en Andalucía

La mayor parte del Camino Natural Vía Verde se desarrolla por las provincias de Granada y Almería, con un trazado continuo de 98,6 kilómetros entre el municipio de Baza y el valle del Almanzora. El acondicionamiento del tramo andaluz al estándar de vía verde ha sido ejecutado por la Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Baza, la Junta de Andalucía, la Diputación de Granada, el Ministerio de Agricultura (Programa de Caminos Naturales) y los consistorios de Olula del Río y Fines.

El trazado en Andalucía puede dividirse en dos tramos. El primero, de 59 kilómetros, se desarrolla por la provincia de Granada. Se inicia en el municipio de Baza y rodea el Parque Natural de la Sierra de Baza, a media ladera entre la montaña y el falso llano de la Hoya de Baza, enfilando luego hacia el sureste, primero por la vega de Baza y luego por terrenos llanos, hasta alcanzar la estación de El Hijate, en Almería. La ruta depara varios atractivos. Al inicio, el Geoparque de Granada, espacio reconocido por la Unesco por sus caprichosas cárcavas creadas por la erosión. Hacia la mitad, Baza, dotada de un conjunto histórico monumental y valiosos yacimientos ibéricos. Y al final, las singulares casas-cueva para alojarse. La ruta conserva infraestructuras como el puente de hierro forjado de Baúl, diseñado en los talleres Eiffel, y el túnel de Freila (290 metros).

El segundo tramo andaluz, en Almería, de 39 kilómetros, discurre en su mayor parte por el valle del río Almanzora, un vergel rodeado de desierto. En la parte inicial surge el "tramo



del hierro”, montañoso pero de pendiente reducida, con restos del pasado minero que dieron origen a la línea, como los antiguos cargaderos que transportaban el hierro extraído de la Sierra de Los Filabres. Otros restos, de alcazabas nazaríes y castillos en Serón, Purchena y Olula del Río, evocan un pasado más remoto. A partir de Purchena, la ruta corre en paralelo a la autovía A-334 y salva varias ramblas. Cerca de Olula, inicia el descenso hasta alcanzar la pasarela sobre la autovía A-349, punto final del recorrido. Seis antiguas estaciones del trazado se han reconvertido para usos turísticos: Serón, Tijola, Purchena, Almanzora, Arboleas y Huércal-Overa.

El itinerario en Murcia

El segundo tramo de vía verde tiene su origen en la pedanía de Almendricos (Región de Murcia), unos 40 kilómetros al sur de Lorca, y finaliza en Huércal-Overa (Almería). Su trazado, de 20,1 kilómetros, bordea por el sur la Sierra de Enmedio, trazas largas rectas que atraviesan ramblas en el llano hortofrutícola y

finaliza al pie de la Sierrecica, en tierras andaluzas. El tramo, acondicionado por la Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Huércal-Overa, está en servicio desde 2019.

La ruta parte del apeadero de Almendricos, núcleo con un yacimiento arqueológico argárico, con categoría de BIC (Bien de Interés Cultural). Tras apartarse de la vía en servicio del ferrocarril a Águilas, discurre en suave ascenso junto a las estribaciones de la Sierra de Enmedio, un espacio protegido, salvando lomas y ramblas mediante trincheras y terraplenes. El falso túnel de los Medrano, de sección casi cilíndrica, es la estructura más singular en suelo murciano. A partir del kilómetro 6,6, la vía verde se adentra en la provincia de Almería, describiendo largas rectas en la planicie árida sembrada de huertas, cruzando bajo la carretera N-340 y situándose en paralelo a la autovía del Mediterráneo. En el kilómetro 18,2 aparece la rehabilitada estación de Huércal-Overa. Tras la travesía urbana, el trazado serpentea por las laderas silvestres de la Sierrecica hasta concluir en la A-7 (kilómetro 20,1).

Ferrocarril Santander-Mediterráneo

Esta línea inconclusa fue concebida en la segunda década del siglo XX para conectar Santander con los puertos valencianos mediante un corredor transversal de 415 kilómetros a través de Castilla La Vieja y Aragón, con enlaces previstos en Calatayud con el ferrocarril a Sagunto y en Santander con el tramo Astillero-Ontaneda, con objeto de dar salida por vía marítima a las mercancías del interior. El proyecto fue impulsado por la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, y contó con el beneplácito del Estado, que por entonces construía varias líneas del Plan Guadalhorce.

Las obras de los seis primeros tramos, entre Calatayud y el norte de Burgos, se realizaron entre 1925 y 1930. El séptimo y último tramo, que debía enlazar con la línea cántabra Astillero-Ontaneda para completar el trazado, no se terminó por la imposibilidad técnica de construir el descenso desde los 750 metros de altitud de Yera (cordillera



© FFE-Vías Verdes



Cantábrica) hasta la cota cero de Santander. Este tramo incluía el túnel de la Engaña, que con 6976 metros fue hasta hace poco el más largo de la red convencional, cuya obra no se terminó hasta 1959. En vista de esta realidad, los inversores finalizaron la línea en Ciudad-Dosante (Burgos), por lo que solo se construyeron 365 kilómetros del corredor, que quedó inconcluso. El cierre llegó en 1985, tras 55 años de actividad, siendo la línea de mayor longitud de las clausuradas de una sola vez.

La transformación de la antigua línea en camino natural vía verde forma parte de un proyecto más amplio que pretende convertir esta ruta en el tramo central de un corredor transversal que, conectado por el norte con la Vía Verde del Pas (Astillero-Ontaneda) y por el este con otros recorridos (Camino Natural del Ebro, Vía Verde de Ojos Negros), permita alcanzar el objetivo incumplido de la línea original de enlazar las fachadas cantábrica y mediterránea, configurando así uno de los



Dosante (60,8 kilómetros), que completará la parte norte del trazado, quedando por iniciar las obras de dos tramos en Zaragoza (Torralba-Torrelapaja, 36,6 kilómetros) y Burgos (Cascajares de la Sierra-Hontoria del Pinar, 35 kilómetros).

De Burgos a Calatayud

Esta ruta reúne atractivos suficientes como para considerarla uno de los caminos naturales vías verdes con mayor encanto de Castilla y León. Más de la mitad del trazado (unos 200 kilómetros) discurre por la provincia de Burgos, que ofrece al usuario un paisaje de contrastes, desde las estribaciones de la cordillera Cantábrica, los páramos de las Merindades y los valles fluviales de la Bureba al norte, hasta las planicies cerealísticas de las tierras del Cid al sureste. En el entorno del corredor existen hitos naturales que merecen una visita, como el laberinto kárstico de Ojo Guareña, uno de los conjuntos de cuevas más extensos de la Península, el desfiladero de La Hoz o los parques naturales Montes Obarenes-San Zadornil y Sabinars de Arlanza. Este heterogéneo espacio natural está salpicado de pueblos cargados de historia, con ermitas, iglesias, castillos, casas blasonadas y puentes medievales. La joya cultural es la ciudad de Burgos, visita obligada por su rico patrimonio arquitectónico e histórico, y que conecta con otras rutas como el Camino de Santiago y el Camino del Cid.

El tramo soriano es de menor longitud (100 kilómetros), pero también atesora encantos que lo hacen merecedor de recorrerlo, estando acondicionado desde 2022. El paisaje cambiante es, de nuevo, la tónica de un trazado que alterna los frondosos pinares del Alto Duero y las dehesas ganaderas al oeste de la capital con los campos de cultivo de Gómara y su singular complejo de lagunas, hábitat de una rica avifauna, al este. El gran monumento natural del entorno es el Parque Natural Cañón del Río Lobos, un profundo cañón horadado por el río durante siglos que el buitre leonado ha convertido en su hogar. El tramo está salpicado de viejos pueblos que lucen ermitas, casas tradicionales y algún castillo notable, como el de Almenar de Soria, el mejor conservado de la provincia. En la mi-

itinerarios de caminos naturales vías verdes de mayor longitud de España. El acondicionamiento, iniciado en la provincia de Burgos en 2013, se extendió luego a Soria y Zaragoza. Hoy tiene un alto grado de desarrollo: están acondicionados cerca de 300 kilómetros y se encuentra en obras el que discurre por la comarca de las Merindades (Burgos), existiendo tramos continuados de 100 kilómetros en Soria y Burgos. Desde 2019 se acondiciona el tramo Castellanos de Bureba-Cidad



tad del tramo, un alto obligado es la ciudad de Soria, que atesora un rico patrimonio cultural y artístico, en el que destaca el casco antiguo, declarado como BIC.

En su parte más oriental, el Camino Natural Vía Verde Santander-Mediterráneo se desarrolla por la provincia de Zaragoza durante 60 kilómetros en el tramo comprendido entre el límite con Soria y Calatayud, extendiéndose posteriormente hasta Ojos Negros (Teruel) como parte del corredor hacia tierras levantinas. El tramo acondicionado cruza el término municipal de Calatayud. El recorrido, de 24,6 kilómetros, transcurre en un primer tramo por la rica vega del río Jalón y se adentra en las tierras blancas que enmarcan el cauce del río Ribota, rodeado de paisajes

lunares producto de la erosión, bajo la mirada de la Sierra de Armantes. Un segundo tramo se desarrolla entre frutales por la vega del río Jiloca. Entre ambos se alza Calatayud, ciudad declarada Patrimonio de la Unesco por su arquitectura mudéjar, con un rico pasado romano en el cercano yacimiento de *Augusta Bibilis*, que bien merecen un alto en el camino para visitarla.

Ferrocarril Vía de La Plata

En el último tercio del siglo XIX, la iniciativa privada planteó la necesidad de construir un trazado ferroviario transversal para comunicar varias ciudades del oeste peninsular, desconectadas de la red radial, siguiendo la antigua calzada romana entre Mérida y



Astorga, de la que tomaría el nombre. Este es el germen del Ferrocarril de la Vía de la Plata, línea de 347 kilómetros entre Palazuelo (Cáceres) y Astorga (León) que ejerció como tramo intermedio de un corredor más amplio que comunicaba Gijón y Sevilla (más de 800 kilómetros), por el que los trenes de Renfe circularon durante años.

Su construcción se realizó por fases, primero en las provincias de Cáceres y Salamanca y luego en las de Zamora y León, hasta completar el trazado en 1896, fecha de la inauguración. El recorrido servía a dos capitales (Salamanca y Zamora) y pasaba por núcleos de gran actividad industrial (Béjar) y comercial (Plasencia, Benavente y La Bañeza), conectando en sus extremos con el resto del corredor y también con las líneas a Madrid y a Galicia. Tras varios cambios de titularidad, el Estado intervino la línea en 1928 y encomendó la explotación a la Compañía Nacional del Oeste. Transferida a Renfe en 1941, la línea mantuvo su actividad durante cuatro décadas, iniciando un declive en los años 70 por la falta de modernización. La línea se cerró en 1985 para los servicios de viajeros y en 1996 para todos los tráficos.

La reutilización y puesta en valor de este antiguo trazado ferroviario, propiedad de Adif, comenzó a mediados de la pasada década con la inauguración en 2016 del primer tramo de Camino Natural Vía Verde en Salamanca (Carbajosa-Alba de Tormes). En 2020 se unieron nuevos tramos acondicionados en Zamora, Salamanca y Cáceres. En total, estos tramos suman más de 110 kilómetros, lo que supone un tercio del trazado completo. La construcción de la Vía Verde de la Plata continúa su avance, como refleja el próximo inicio de las obras de adecuación entre Navalmoral de Béjar y Alba de Tormes (56 kilómetros). Este tramo completará la parte sur del itinerario, con más de 140 kilómetros continuos de Camino Natural Vía Verde en Cáceres y Salamanca.

Tres tramos abiertos

De los tres tramos de la Vía Verde de la Plata que están en servicio, el más septentrional discurre al norte de la provincia de Zamora a lo largo de 24,8 kilómetros entre Barcial del Barco y Maire de Castroponce, en el límite



con León. El trazado, acondicionado como una pista de tierra compactada, arranca en Barcial del Barco, donde se conserva la antigua calzada romana. Luego se desarrolla junto al bosque de ribera del río Esla, que salva con un puente metálico, y enfila hacia el norte. Tras bordear Benavente, la ruta se adentra en la dehesa de Mosteruelo y cruza bajo la autovía A-52. En la parte final, pasa junto al núcleo de Pobladura del Valle, donde merece la pena visitar el museo de maquetas en miniatura Grand Central. En esta ruta, dos antiguas estaciones ejercen hoy funciones turísticas: Benavente (albergue) y Pobladura (casa rural).

El segundo tramo en servicio, en la provincia de Salamanca, aúna naturaleza, historia y patrimonio, pues en apenas 20,2 kilómetros permite visitar una ciudad Patrimonio de la Humanidad (Salamanca), atravesar campos de batalla, dehesas de encinas y espacios naturales protegidos, y finalizar en un conjunto histórico (Alba de Tormes). El itinerario, en dirección sur, arranca junto al alfoz de Salamanca y se adentra en el campo charro. Hacia el kilómetro 6, atraviesa el campo donde se libró la batalla de Arapiles, decisiva en la Guerra de Independencia, para continuar luego entre dehesas de encinas. Desde Terradillos (kilómetro 15), en el punto más alto del trazado, el itinerario desciende por campos de cultivo hasta divisar Alba de Tormes, situada en la margen izquierda del río. El final de la ruta ofrece un paseo en este entorno de ribera, englobado en el espacio Red Natura 2000 "Riberas del río Tormes y Afluentes", que conduce hasta la ciudad tere-



siana, dueña de un conjunto arquitectónico declarado como BIC.

El tercer y último tramo en servicio es también el más largo (65,6 kilómetros), y reúne todos los alicientes para recorrer el antiguo trazado ferroviario, que discurre en su mayor parte por la provincia de Cáceres para adentrarse al final en Salamanca. La ruta atraviesa el valle de Ambroz y asciende a media ladera por el límite occidental de la Sierra de Béjar hasta alcanzar Puerto de Béjar, para descender hasta su destino en Béjar. Es un recorrido por un entorno de bellísimos paisajes declarado Reserva de la Biosfera (sierras de Béjar y de Francia), salpicado de bosques multicolores de castaños. En la ruta que atraviesa este entorno se sitúan ciudades con rico patrimonio histórico: Plasencia (dos catedrales, palacios y casas señoriales), Hervás (judería declarada conjunto histórico artístico), Baños de Montemayor (balneario declarado BIC, con restos de termas romanas) y Béjar (patrimo-

nio histórico e industrial). Los amantes del mundo ferroviario disfrutarán de estaciones recuperadas (Hervás, Puerto de Béjar y Béjar), históricas infraestructuras (puente de hierro sobre el Ambroz, cuatro túneles) y otros elementos ferroviarios que retrotraen al pasado de la Vía de la Plata.

Ferrocarril Baeza-Utiel

El enlace entre Baeza (Jaén) y Utiel (Valencia) fue uno de los proyectos del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción o Plan Guadalhorce, aprobado en 1926, que pretendía completar la red principal con nuevas líneas transversales en el interior, los denominados "ferrocarriles secundarios". Su objetivo era reducir la distancia entre Andalucía y Valencia y estimular el comercio entre las regiones atravesadas por el trazado para contribuir a su despegue económico. A una escala mayor, esta línea era el tramo inicial de un itinerario mucho más largo y ambicioso



entre Baeza y Saint Giron (Francia) a través de Teruel, Alcañiz y Lleida, de más de 850 kilómetros, del que solo entró en servicio un tramo en Lleida.

Las obras de explanación, fábrica, túneles y estaciones entre Baeza y Utiel arrancaron en 1927. Cinco años después se detuvieron tras la derogación del Plan Guadalhorce, impuesta por el nuevo Gobierno con el argumento de la baja rentabilidad de las nuevas líneas, y que dejó cojo al proyecto al anular el tramo Utiel-Teruel. La Guerra Civil paralizó de nuevo los trabajos, que entonces presentaban un avance del 60 % entre Baeza y Albacete (235 kilómetros) y del 30 % entre Albacete y Utiel (116 kilómetros). Las obras se reanudaron tras la contienda y a principios de los 60 la vía estaba tendida entre Albacete y el límite con Jaén. El futuro de la línea, no obstante, quedó tocado a raíz de un informe del Banco Internacional de Reconstrucción que desaconsejaba terminar las nuevas líneas

por su carácter ruinoso, a lo que se sumó el declive del ferrocarril frente al automóvil. Las obras se pararon definitivamente en 1963 y la línea cayó en el olvido hasta su clausura en 1985, sin que el tren llegara a pasar por sus vías.

Parte del antiguo trazado se ha acondicionado al estándar de camino natural vía verde.

En 2013 entró en servicio el primer tramo en Jaén, el Camino Natural Vía Verde del Guadalimar entre Linares y Begijar (15 kilómetros), y tres años después se inauguró el segundo, el Camino Natural Vía Verde del Segura entre Arroyo Ojanco y el límite con Albacete (27 kilómetros). A partir de 2019 se abrieron varios tramos del Camino Natural Vía Verde Sierra



©FFE/Vías Verdes

de Alcaraz (93,5 kilómetros), entre Albacete y el límite con Jaén, quedando pendiente de acondicionar un tramo manchego intermedio (Alcaraz-Reolid). Entre los diferentes sectores dan continuidad a un corredor de ecoturismo de 120 kilómetros que tiene vocación de seguir creciendo por sus extremos. De hecho, varios ayuntamientos jiennenses, con la Diputación Provincial a la cabeza, impulsan la construcción de la vía verde entre Baeza y Arroyo Ojanco (114 kilómetros), y en el extremo opuesto se estudia acondicionar el tramo al norte de Albacete. Una vez completado el trazado, los usuarios disfrutarán de un corredor verde de 350 kilómetros entre Baeza y Utiel.

Camino Natural

Vía Verde del Guadalimar

Además de un tramo de vía verde de 6 kilómetros en Linares acondicionado por la Junta de Andalucía, el primer tramo del recorrido siguiendo la orientación sur-norte es la ruta de 15 kilómetros entre Linares y Begijar. En el arranque aparece el viaducto de Los Barrios, soberbia estructura de hormigón y planta curva, de 235 metros, que salva el río Guadalimar. El itinerario avanza inicialmente junto al río que le da nombre, entre las omnipresentes filas de verdes olivares. Más adelante salta de la vega del Guadalimar a la del Guadalquivir, atravesando la campiña olivarera. Finalmente, acaba por acoplarse en los cerros que cierran por el norte la cuenca del Guadalquivir, ofreciendo magníficas panorámicas de Sierra Morena. En el entorno del recorrido aparecen dos notables reclamos culturales: el conjunto monumental de Linares y la muralla ciclópea de Iberos.

Camino Natural Vía Verde del Segura

Este itinerario discurre por la comarca del Segura y es el tramo final del antiguo trazado en la provincia de Jaén en su camino hacia Albacete. La ruta arranca en un paisaje de cerros y lomas junto a campos de olivos, se abre paso en la sierra por la Puerta de Segura para adentrarse en el Parque Natural y Reserva de la Biosfera Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, la zona más agreste y el principal reclamo natural, para concluir entre campos de olivos. La vía ofrece interesantes

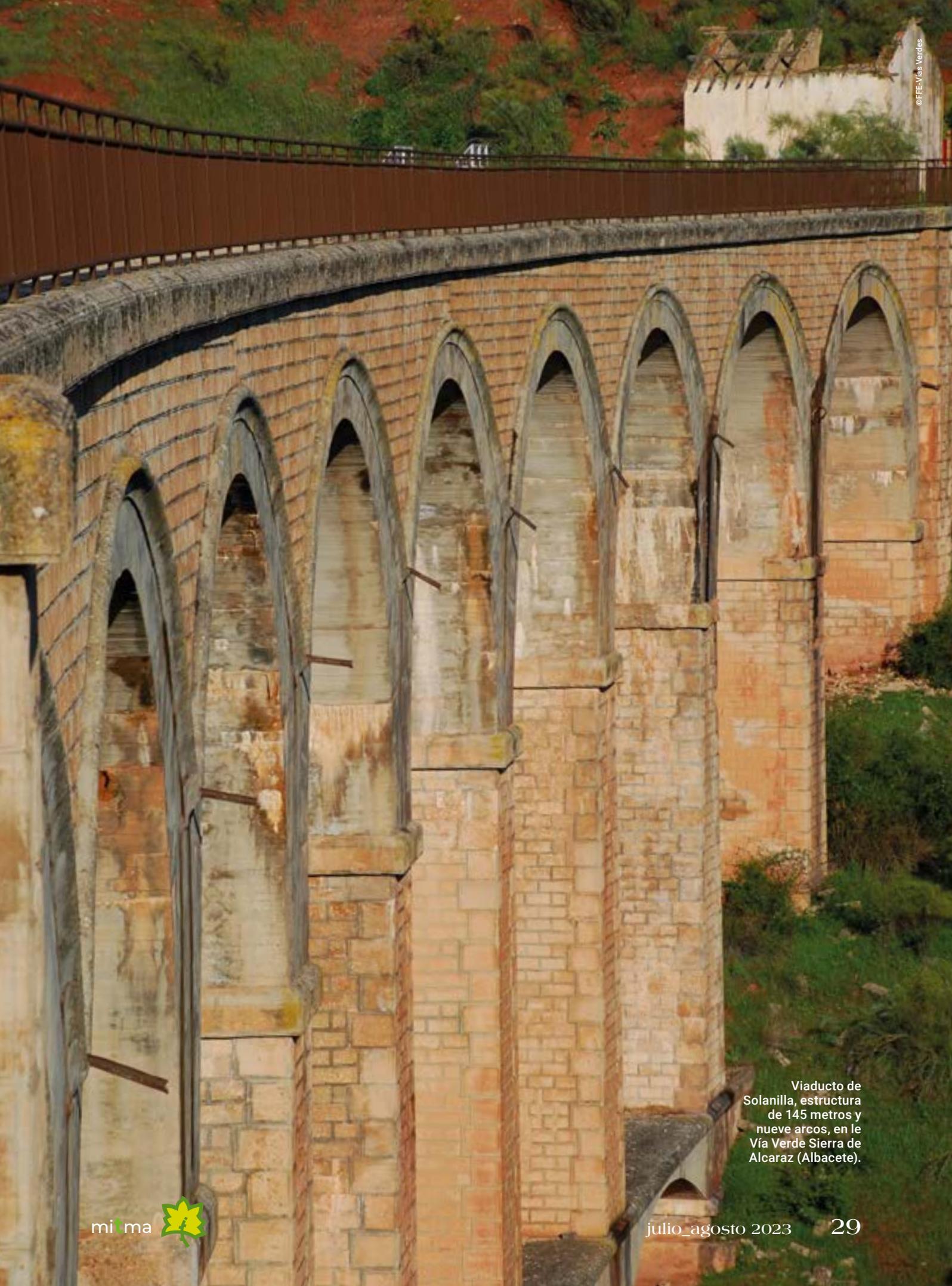
visitas a pueblos como Segura de la Sierra (encaramado en una montaña y declarado conjunto histórico artístico), Génave y Villarodrigo, así como al puente romano de Génave. También son un aliciente los ocho espacios naturales protegidos cerca de la traza, entre ellos los cañones de los ríos Segura y Mundo. Además, se conservan hitos ferroviarios como el viaducto sobre el río Guadalimar y el túnel de Génave (277 metros), el más largo de la ruta.

Camino Natural

Vía Verde Sierra de Alcaraz

Otra de las vías verdes construidas sobre el trazado del ferrocarril Baeza-Utiel se inicia en Albacete y cruza la provincia castellano-manchega en dirección suroeste hasta alcanzar el municipio de Bienservida, en el límite con Jaén. En total, un recorrido de 93,5 kilómetros que coincide en parte con el itinerario ecoturístico Ruta de Don Quijote. El trazado está formado por un tramo inicial de 74 kilómetros entre Albacete y Alcaraz, con un segmento intermedio de 16 kilómetros sin acondicionar (Alcaraz-Reolid), y un segundo tramo entre Reolid y el límite con Jaén, de 19,5 kilómetros.

El recorrido discurre inicialmente por la llanura albaceteña entre campos de cereales. A partir del kilómetro 40, la ruta, en paralelo a la N-322, sigue el curso del río del Jardín, ascendiendo a través de un paisaje abrupto y espectacular por túneles y valles encerrados entre paredes verticales. Próximos a la estación El Jardín existen dos reclamos: la reserva natural Laguna Ojos de Villaverde, la de mayor riqueza biológica de Jaén, y el monumento natural Laguna del Arquillo. También el túnel más largo (770 metros). En la estación de Salinero (kilómetro 66), la ruta alcanza su punto más elevado. Siguiendo un trazado sinuoso, con nuevos túneles y viaductos, se acerca al santuario de la Virgen de Cortes, encaramado en una ladera, y finalmente desciende hasta Alcaraz. El segundo tramo, que supone el final de la vía verde en Albacete, propone un recorrido por el valle del río Guadalmena, con vistas a las sierras de Alcaraz y del Relumbrar, a través de cultivos de cereal y olivar cuya extensión crece a medida que se aproxima a Andalucía. 🌿



Viaducto de Solanilla, estructura de 145 metros y nueve arcos, en la Vía Verde Sierra de Alcaraz (Albacete).



Vías Verdes de Galicia, Asturias, Cantabria, Navarra, Euskadi y La Rioja

Las Vías Verdes y Caminos Naturales Vías Verdes de Asturias, Euskadi, Navarra, La Rioja, Cantabria y Galicia suman más de 750 kilómetros, repartidos en 44 itinerarios acondicionados para caminantes y ciclistas. Muchos de ellos son memoria viva de los trenes mineros que nacieron a finales del siglo XIX y que marcaron el devenir social y económico de muchos territorios del norte.

- Texto: Julia Sola Landero
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Caminos con alma minera



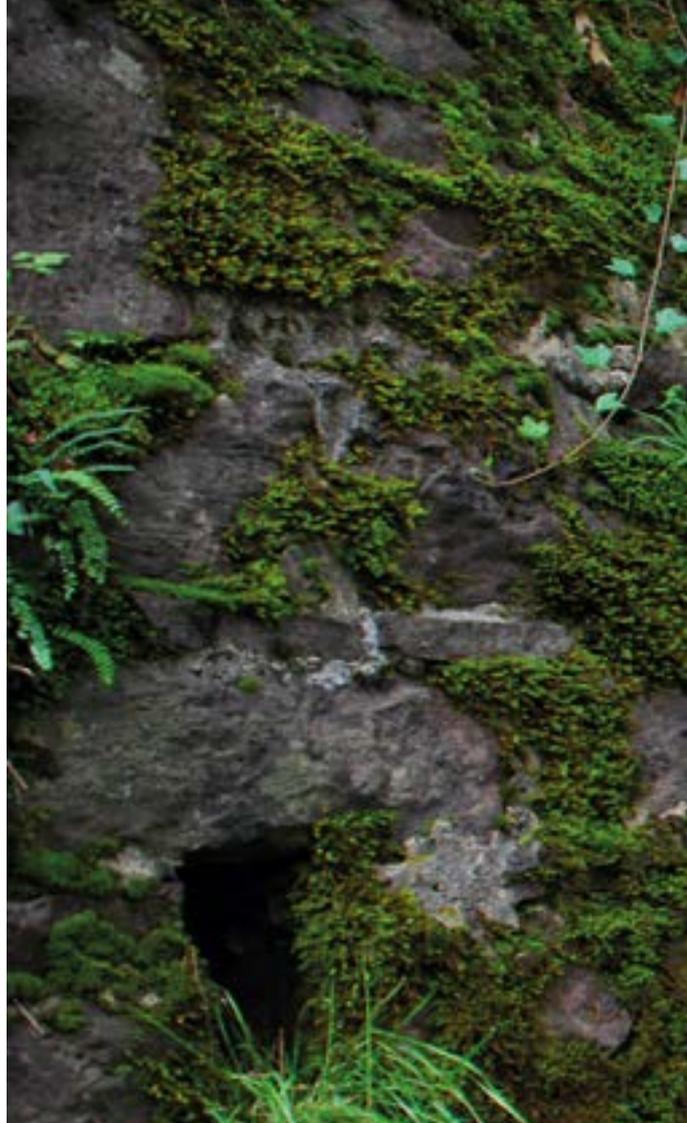
Las vías verdes de Gipuzkoa, como la de Arditurri nos adentran en espacios naturales protegidos.

Al calor de los yacimientos de hierro y carbón, en Asturias y País Vasco se tejió una tupida red de ferrocarriles de vía estrecha que aseguraban el sustento acercando minas, pueblos y fábricas. Muchos de aquellos esforzados y a veces intrépidos ferrocarriles fueron muriendo a lo largo del siglo XX con el agotamiento y el cierre de los yacimientos. Otros, pensados para mejorar las comunicaciones entre comarcas y transportar viajeros y mercancías en Cantabria, Galicia, Navarra y La Rioja, sucumbieron al empuje de la carretera a lo largo del siglo pasado.

En Euskadi y Asturias, el hierro y el carbón dieron lugar a dos de las más densas redes ferroviarias de España. La explotación de los valles mineros fue posible gracias a los muchos kilómetros de vías férreas que recorrían parajes inaccesibles para alcanzar los yacimientos escondidos entre los valles. De ahí, que solo las dos mencionadas comunidades autónomas sumen 25 vías verdes con un total de 438 kilómetros recuperados de los antiguos ferrocarriles que se resisten a extinguirse del todo. Es el caso, entre otras, de la Vía Verde de los Montes de Hierro (Vizcaya), el Camino Natural Vía Verde el Plazaola, la Vía Verde del Bidasoa (Guipúzcoa-Navarra), la Vía Verde de la Senda del Oso, o la Vía Verde del Valle de Turón (Asturias). Rutas que son un libro abierto para entender el pasado minero de estos territorios.

Entre Euskadi y Navarra

Para explotar las minas de hierro de los municipios de Galdames y Arcentales (Vizcaya), en 1871 se construyeron tres ferrocarriles: dos de ellos de 22 kilómetros de longitud y otro de casi 3 kilómetros, que unieron con un sinuoso trazado las canteras con los cargaderos de mineral de las costas cántabra y vasca, y el embarcadero de Sestao, en la ría del Nervión, para dar salida al mineral hacia Inglaterra. Aquellas tres líneas, cerradas en 1968 junto con las minas, forman hoy la Vía Verde de los Montes de Hierro, un recorrido de 42,5 kilómetros entre Traslaviña (Artzentales) y Kobaron (Muskiz), que se adentra en los Montes de Triano, pasa por los ríos Mercadillo y Galdames, y atraviesa un paisaje cincelado por el pasado minero de la zona, donde los



Estaciones ferroviarias rehabilitadas acompañan el emocionante viaje por la Vías Verdes del Norte.

años han ido cubriendo de árboles y arbustos parte de las antiguas explotaciones mineras a cielo abierto, que dejan ver su rastro en los antiguos cargaderos que se levantan tozudos en medio del camino.

Otro ferrocarril, el Irún-Elizondo, nació como tren minero para comunicar Irún con la



zona minera de Endarlatza. Esta primera línea de 10 kilómetros entró en servicio en 1898, en 1916 se prolongó hasta Elizondo y pasó a ser un tren para viajeros y mercancías con casi 52 kilómetros de longitud. Actualmente, convertido en Vía Verde del Bidasoa, con 42 kilómetros entre Oiategi (Navarra) y Behobia-Irún (Guipúzcoa), discurre a orillas del río que le da nombre y junto al Señorío de Bértiz a través de densos bosques y tradicionales pueblos euskaldunes. A su paso se puede visitar el Parque Natural del Señorío de Bertiz,



Vía Verde del Plazaola - Leitzarán, una de las imprescindibles.



Uno de los cañones más bellos del Pirineo: la foz de Lumbier. Vía Verde del Ferrocarril del Irati. Navarra.

el embalse de Domiko y de Endara, la Reserva Natural de San Juan Xar, el Área Natural Recreativa Embalses de Leurtza, la Reserva Natural Irubelakaskoa y Peñas de Itxusi, el Lugar de Interés Comunitario Regata Orabidea y Turbera de Arxuri, y la Cascada de Xorroxin. El tramo Behobia-Donetztebe/Santesteban está incluido en Ederbidea y en el EuroVelo 1, la mayor ruta cicloturista europea.

En el País Vasco tampoco faltaron trenes para el transporte de viajeros, como el tren de Plazaola, que nacido como tren minero circu-

ló después durante más de 40 años transportando mercancías y viajeros entre Pamplona (Navarra) y Lasarte (Guipúzcoa), a través de 39 túneles, 66 puentes y 19 estaciones a lo largo de 84 kilómetros. Conocido como el Tren del Plazaola, hoy rinde homenaje a su memoria el Camino Natural Vía Verde del Plazaola, que recorre 68 kilómetros entre Andoain (Guipúzcoa) y Sarasa (Navarra), pasando por el valle de Leitzarán, catalogado como Biotopo Natural y bañado por el río que le da nombre, y que discurre por rápidos, presas y



Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro, recuperando la historia de "El Trenico".

municipios: Azpeitia, Azkoitia, Urretxu, Zumárraga y Legazpi, atravesando 19 puentes y 29 túneles.

El Ferrocarril Vasco-Navarro

El ambicioso Ferrocarril Vasco-Navarro hilvanaba varias comarcas desde la estación de Mekolalde, en Guipúzcoa, hasta la de Estella en Navarra, transportando viajeros y mercancías. Sus 143 kilómetros de longitud, completados en 1927, lo convirtieron en el ferrocarril de vía estrecha más importante de España y, cuando se aplicaron los más modernos avances técnicos y se electrificaron sus vías, fue uno de los más modernos de la Europa de los años treinta.

El conocido como "El Trenico" llegó a transportar en sus trenes a más de tres millones de personas al año y hasta 2 900 000 toneladas de mercancía. Su construcción y puesta en marcha no fue fácil, pues hasta completar su trazado se necesitaron cuatro décadas en las que hubo que superar innumerables dificultades económicas y técnicas. A duras penas superadas todas ellas, gracias a la intervención del Estado y de las diputaciones de Álava, Guipúzcoa y Navarra (la línea arrancó con financiación privada), pudo al fin

meandros, a la sombra de una aliseda por un valle angosto y despoblado, hasta desembocar en el río Oria, a la altura de Andoain.

El Ferrocarril del Urola, primer tren eléctrico de España, circuló entre Zumaia y Legazpi (Guipúzcoa) cargado de viajeros y mercancías desde 1926 hasta 1988, año en que se decretó el cierre de la vía. Hoy, el antiguo trazado se ha convertido en la Vía Verde del Urola, que con 44,3 kilómetros recorre parajes muy diversos, tanto industriales como rurales o culturales, jalonados por cinco

Vías Verdes del norte

VÍAS VERDES DE EUSKADI		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde de Arrazola	Bizkaia	5,00
2	Vía Verde de Atxuri	Bizkaia	3,80
3	Vía Verde Paseo Itsas lur	Bizkaia	3,50
4	Vía Verde de los Montes de Hierro	Bizkaia	39,00
5	Vía Verde de Orkonera	Bizkaia	3,70
6	Vía Verde de Kadagua	Bizkaia	5,50
7	Vía Verde de Arditurri	Gipuzkoa	12,00
8	Vía Verde de Urola	Gipuzkoa	40,40
9	Vía Verde del FC. Mutiloa-Ormaitzegi	Gipuzkoa	4,50
10	Vía Verde Morlans-Ibaeta	Gipuzkoa	1,70
11	Vía Verde Añorga-Errekalde	Gipuzkoa	1,80
12	Vía Verde Errekalde-Lasarte	Gipuzkoa	1,23
13	Vía Verde de los Vascongados	Gipuzkoa	13,70
14	Vía Verde del Bidasoa	Guipuzkoa-Navarra	44,00
15	Camino Natural Vía Verde del Plazaola	Guipuzkoa - Navarra	62,30
16	Vía Verde del FC. Vasco Navarro (tramo Gipuzkoa)	Gipuzkoa	36,70
17	Vía Verde del FC. Vasco Navarro (Tramo Arlabán - Vitoria - Estella)	Alava - Navarra	96,00
TOTAL			374,83

VÍAS VERDES DE NAVARRA		Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de Irati*	Navarra	55,00
2	Camino Natural Vía Verde del FC. Vasco Navarro (Estella-Vitoria-Arlabán)	Navarra - Alava	96,00
3	Vía Verde del Bidasoa	Navarra-Guipuzkoa	44,00
4	Camino Natural Vía Verde del Plazaola	Navarra - Guipuzkoa	62,30
5	Vía Verde del Tarazonica	Navarra - Zaragoza	22,00
TOTAL			224,30

VIAS VERDES DE LA RIOJA		Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde del río Oja	La Rioja	26,20
2	Camino Natural Vía Verde del Cidacos	La Rioja	34,00
3	Vía Verde de Préjano	La Rioja	5,00
4	Vía Verde del Cortijo	La Rioja	2,95
TOTAL			68,15

Vías Verdes del norte

VÍAS VERDES DE GALICIA

		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde Compostela-Tambre-Lengüelle	A Coruña	24,00
2	Vía Verde del Salnés	Pontevedra	9,15
3	Vía Verde Vigo	Pontevedra	5,60
4	Vía Verde del Eo	Lugo - Asturias	11,30
	TOTAL		16,90

VÍAS VERDES DE ASTURIAS

		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde de la Senda del Oso	Asturias	41,00
2	Vía Verde de Fuso	Asturias	8,50
3	Vía Verde de La Camocha	Asturias	6,60
4	Vía Verde del Tranqueru	Asturias	1,40
5	Vía Verde del FC Estratégico	Asturias	10,20
6	Vía Verde del Valle de Turón	Asturias	12,80
7	Vía Verde del Valle de Loredo	Asturias	3,60
8	Vía Verde de Rioturbio	Asturias	3,00
9	Vía Verde del Eo	Lugo - Asturias	11,30
	TOTAL		87,1

VÍAS VERDES DE CANTABRIA

		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde del Pas	Cantabria	37,10
2	Vía Verde del Besaya	Cantabria	20,00
3	Vía Verde Piquillo	Cantabria	1,90
4	Vía Verde Cargadero de Dícido	Cantabria	1,05
5	Vía Verde Castro - Traslaviña	Cantabria	5,50
	TOTAL		65,55

Nota: Se incluyen tramos continuos compartidos con otras provincias vecinas por lo que hay duplicación de kilometrajes (FFE, 2023)

(*) Vías Verdes con tramos en obras

Vías verdes como la del Besaya en Cantabria nos hablan del pasado minero e industrial.



inaugurarse el 23 de septiembre de 1927 ante la presencia de Miguel Primo de Rivera.

En los años 50 comenzó su decadencia, y a pesar de que hubo intentos para modernizar la línea en 1960, los esfuerzos no dieron resultado y el 1 de enero de 1968 la vía quedó definitivamente cerrada a los trenes. En 1996 comenzó su conversión como Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro, con 96 kilómetros de recorrido dividido en tres tramos.

El Tramo I (48,2 km), entre Estella-Lizarrá (Navarra) y la Ermita de Santo Toribio (Álava), como camino natural vía verde tiene una de las partes más abruptas del itinerario, pasando por el desfiladero y viaducto de Arquijas sobre el río Ega, el túnel de Acedo con más de 1400 metros de longitud y el pueblo al que da nombre, así como las localidades de Ancín, Mendilibarri y Murieta. Después recorre las comarcas de Montaña Alavesa y La Llanada Alavesa, un territorio de suaves ondulaciones salpicado de pequeños pueblos, y rodeado de sierras montañosas –montes de Vitoria, Iturrieta, Gorbea, Arrato, Badaia– cubiertas de robledales, encinares, hayedos y pinares. No hay que perderse el Centro de Interpretación de Antoñana situado en el viejo tren de euskotren sito en la propia vía verde.

El tramo II entre el túnel de Laminoria y Vitoria-Gasteiz más el ramal a Estíbaliz (1,5 km) suma 27,9 kilómetros (incluidos los 9 km del tramo alternativo al túnel de Laminoria, no recuperado). Aquí, el suave paisaje de la Llanada Alavesa con interminables rectas marca un camino de extensas llanuras salpicadas por árboles y amenizadas con los perfiles montañosos que se divisan en la lejanía.

En el Tramo III, entre la *Green capital* Vitoria-Gasteiz y el Puerto de Arlabán, con 19,9 kilómetros, el trazado resurge en un escenario montañoso donde hay que avanzar entre serpenteantes laderas. Atraviesa dos puentes sobre el río Berrón y sobre el canal de las Ferrerías, y se topa con el paraje de la Peña las Cinco, en el monte Arboro. Y ahí, la ruta se ve envuelta de bosques de ribera, formaciones calizas y refrescantes praderas.

Por último, hay que adentrarse en la Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro que discurre por tierras de Guipúzcoa, 26 kilómetros conociendo el Alto Deba y el valle de Oñati a través

de la última sección de “El Trenico”. Aquí la Vía Verde une Eskoriatza con Bergara y Oñati siendo una magnífica infraestructura de movilidad sostenible con zonas muy antropizadas enmarcadas por altas y verdes montañas, que dejan tesoros a la vista como el Santuario de la Virgen de Arantzazu, patrona de Guipúzcoa.

Asturias

En Asturias, donde también reinaron los trenes mineros, la Vía Verde de la Senda del Oso sigue el sinuoso trazado del ferrocarril que durante 90 años y hasta 1963 acarrió hierro y carbón desde las minas de Santa Marina, en el Valle de Quirós, hasta la fábrica de armas de la localidad ovetense de Trubia. Al primer tramo se sumó más tarde un ramal de 10 kilómetros que se desgajaba en Caranga de Abajo para llegar hasta las minas del valle de Teverga, en el municipio de Entrago. Para abrir paso al tren fue necesario hacer numerosos túneles en la roca viva y construir puentes de madera que salvaban airosamente los barrancos, pendientes y torrenteras que presentaba el camino.

Siguiendo la huella del tren, el Camino Natural Vía Verde de la Senda del Oso cruza los cuatro concejos de la Mancomunidad de los Valles del Oso a través de estrechas gargantas, bosques y praderas donde se esconde el oso pardo cantábrico y también el urogallo, al cual le gusta vivir en hayedos y robledales. El camino se acompaña también de los atormentados ríos Teverga y Trubia que corren encajonados en angostos desfiladeros y se deslizan remansados por frescas praderas, donde salen al paso del viajero pequeñas aldeas salpicadas por numerosos hórreos supervivientes de la arquitectura popular asturiana. Y, por si fuera poca la nostalgia del tren, el camino también deja ver impresionantes testimonios del pasado minero de estos parajes: el lavadero de carbón del Xagarín en San Salvador junto al río Quirós, el antiguo calero de Santo Adriano, o la imponente tolva de carbones de El Cribu, en Santa Marina, declarada Monumento Industrial.

La Vía Verde del Valle del Turón, con sus 14 kilómetros de longitud, es el legado del antiguo ferrocarril Hulleras de Turón que entre 1893 y 1972 transportó mineral entre el



Vía Verde Paseo de Itsas lur, ruta espectacular colgada sobre los acantilados de la costa más occidental de Bizkaia.

Paseos de ida y vuelta

La pequeña Vía Verde de Dícido en Castro Urdiales (Cantabria) de tan solo 1 kilómetro de longitud ofrece un precioso paseo sobre la costa acantilada que se levanta sobre la playa de Dícido. Transcurre por el trazado del tren minero que transportaba el mineral de hierro de las minas de Dícido hasta el espectacular cargadero (declarado Bien de Interés Cultural) que vuela sobre el mar para su embarque, pasando por tres túneles, el depósito de mineral y tolvas, el edificio de talleres y fragua, el espigón del primer muelle de embarque y la locomotora de vapor Anita nº 6, que convierte este paseo en un viaje en el tiempo.

También en Cantabria se encuentra la Vía Verde del Piquillo, un itinerario de 1,9 kilómetros, heredero del trazado de las vías férreas que transportaron el mineral de los múltiples yacimientos mineros de la región. Transcurre entre Ontón (Castro Urdiales) y Covarón (Vizcaya), donde se une con la Vía Verde Paseo Itsas lur, una ruta espectacular colgada sobre los acantilados de la costa más occidental de Vizcaya, que finaliza en la playa de La Arena, en Muskiz conectando con la Vía Verde de los Montes de Hierro. En las proximidades se encuentra un Espacio Natural Protegido localizado: El LIC Barbadungo Itsas adarra/Ría del Barbadun.

La Vía Verde del Cortijo en La Rioja recorre 3 kilómetros acompañando uno de los meandros que el río Ebro dibuja a su paso por El Cortijo, una zona cercana a Logroño y limítrofe con Euskadi. El capricho del río ha dado lugar allí a un espacio único habitado por numerosas especies de flora y fauna. Para salvar la curva que marca el Ebro, la antigua línea ferroviaria entre Castejón y Bilbao, hoy convertida en vía verde, trazaba también el amplio semicírculo dictado por el cauce del río, que ahora sirve para envolver con su recorrido la llanura fluvial.

La Vía Verde Añorga-Errekalde-Lasarte discurre entre el barrio de Añorga (Donostia/San Sebastián) y el parque Atsobakar (Lasarte-Oria): 2,9 kilómetros sobre el antiguo trazado del Ferrocarril Errekalde-Donostia. En el entorno aparecen los montes Urgull e Igueldo, las playas de La Concha, Ondarreta y Zurriola, las cumbres de Mendizorrotz (415 m) y Andatza (562 m), y el valle del río Oria.

La Vía Verde Túnel de Morlans, también en Donostia/San Sebastián, sigue el trazado original del Tren Topo por el túnel de Morlans, que fue sustituido por el túnel de Lugaritz. El antiguo trazado se ha convertido en un carril bici que completa la red de bidegorris de Donostia, conectando la ribera del Urumea con la zona universitaria. El túnel de Morlans ofrece un paseo prácticamente subterráneo, que tiene el honor de ser la galería urbana para bicicletas más larga de Europa.



La Vía Verde de la Senda del Oso, testigo de la belleza natural de Asturias.

viaducto de Reicastro en Ujo y el paraje de La Molinera en Urbiés. La línea tendida para acarrear el mineral fue muy particular, ya que el primer tramo, entre Reicastro y La Cuadriella, se cubrió con vías de ancho ibérico (1,66 m); y

desde La Cuadriella hasta el puerto de La Colladiella, las vías pasaban a tener escasos 60 centímetros de anchura, lo justo para que las vagonetas pudieran culebrar entre las vueltas y revueltas del río y las quebradas del monte.



Respeto del principio de universalidad en las vías verdes de La Rioja.

El recorrido de esta vía verde es todo un muestrario de su pasado minero. El viajero encontrará a su paso maquinaria, castilletes y pozos mineros, locomotoras de vapor, un antiguo hospitalillo, la iglesia de Santa Bárbara, viviendas de trabajadores, las antiguas instalaciones del Pozo Santa Bárbara (declarado Bien de Interés Cultural) o la singular torre de extracción del pozo Espinos.

La Rioja

También La Rioja tuvo un tren carbonero que comunicó Calahorra y Arnedillo entre 1924 y 1966, y que ha dado lugar al Camino Natural Vía Verde del Cidacos. Y el ferrocarril Haro-Ezcaray, que transportó mercancías y viajeros, ha dejado en herencia el Camino Natural Vía Verde del Río Oja, entre Ezcaray y Casalarreina.

El antiguo ferrocarril carbonero de vía estrecha fue rescatado del olvido en 1998 para convertirse en vía verde y rememorar el antiguo trayecto de 34 kilómetros de longitud que hacía el tren deslizándose. Aquella línea férrea nació con vocación de transportar la abundante producción del valle procedente de la actividad minera e industrial, y de la riqueza agrícola de las vegas de la comarca de Cidacos. Construida por la Sociedad de Ferrocarriles Eléctricos, la línea sirvió además para cargar el carbón procedente de las minas de Préjano, mediante un pequeño ramal de cinco kilómetros inaugurado también en 1924.

La Vía Verde del Cidacos atraviesa a lo largo de su trazado tres estaciones –Arnedo, Herce y Arnedillo–, recorre el Valle del Cidacos a través de fértiles huertas, pinares, hayedos, bosques de ribera, aguas pobladas de multitud de aves acuáticas y parajes que permiten al viajero la observación de una colonia de buitre leonado. Durante todo el camino está presente el río Cidacos, que nace en tierras de Soria para perderse en el Ebro después de recorrer 80 kilómetros.

Tierra de hazañas bélicas, la ruta deja ver a su paso numerosas torres defensivas medievales como las de Autol, Quel, Herce y Arnedillo, ermitas e iglesias renacentistas y caprichos de la naturaleza hechos en la roca por el agua y el viento –como El Picuezo y La Picueza–. Además, se acerca a las icnitas,



Estaciones ferroviarias con encanto, lugares donde el tiempo se detiene.



Arte junto a las vías del norte

En el Camino Natural Vía Verde Senda del Oso, el recorrido deja ver impresionantes testimonios de origen minero: el lavadero de carbón del Xagarín en San Salvador, el antiguo calero de Santo Adriano, o la imponente tolva de carbones de El Cribu, en Santa Marina, declarada Monumento Industrial. Tesoros del prerrománico y románico asturianos, como las iglesias de Santo Adriano de Tuñón, de San Pedro de Teverga; palacios como el de los González Tuñón del siglo XVIII; la Torre medieval del Campo, del siglo XV, en Proaza; o la Torre circular de Bandujo, de los siglos XI-XII.

En Calahorra, al paso del Camino Natural Vía Verde del Cidacos, se puede ver su catedral de estilo gótico tardío, el casco antiguo musulmán o el museo municipal, que reúne 11 000 piezas arqueológicas. En Autol, las ruinas del monasterio cisterciense de Santa María de Yerga del siglo XII, o la ermita mudéjar de Nuestra Señora de Nieva. En Arnedo, un recinto amurallado conserva de la época visigótica restos de una iglesia rupestre del siglo VI y la Cueva de los Cien Pilares, situada bajo el cerro de San Miguel. De esplendores pasados se conservan numerosas casas-palacio barrocas, como el palacio del Arzobispo Argai, y las casas del Virrey de Lizana y de otros señores principales. En Arnedillo, un castillo medieval del siglo XIII, la Ermita de San Tirso excavada en roca datada en el siglo IX, un nevero medieval, el trujal de aceite del siglo XIX, o el antiguo lavadero reconvertido en el Museo Etnográfico del Agua.

En el Camino Natural Vía Verde del Oja, cerca de Bañares, un tramo de calzada romana, del primer itinerario del Camino de Santiago, llamada de Italia a Hispania (Milán-León), fue utilizada por los peregrinos en los siglos X y XI para llegar a tierras burgalesas.

Caminando por la Vía Verde de los Montes de Hierro y ya en Muskiz, es de obligada visita la Ferrería El Pobal, un molino harinero que fue casa-palacio de los Salazar, de estilo tardo-gótico del siglo XVI, para dar habitación a los empleados de la ferrería; y el puente del siglo XVII que cruza el río Barbadún.

En la Vía Verde del Urola, en Zumárraga, el viajero se puede desviar colina arriba para visitar la ermita de La Antigua, declarada Monumento Histórico-Artístico Nacional. En Azkoitia, su casco histórico declarado conjunto monumental. Y en Azpeitia, el Museo Vasco del Ferrocarril desde donde sale la "Aurrerá", una máquina de vapor que tira del resto del tren evocando el pasado del Ferrocarril del Urola.

En el Camino Natural Vía Verde de Plazaola se encuentra el interesante patrimonio industrial y minero de Plazaola, Bizkotx, Mustar, Ameraun, Olloki y Olaberria.

En el Camino Natural Vía Verde del Pas encontramos el cargadero de Orconera en Astillero, el antiguo molino Torrentero en La Encina, y en Socobio, la Colegiata de Santa María. Además, el entorno de la vía verde está incluida en el Greenways Heritage, por su cercanía con la Cueva de Altamira y arte rupestre paleolítico del norte de España, Patrimonio UNESCO.

En la Vía Verde Compostela-Tambre-Lengüelle, el viajero podrá disfrutar de la visita al Pazo de Meixime, el Puente Sigüeiro en Oroso, el yacimiento romano del castro de Casanova, la Torre de Morgade, el Museo del Traje en Ordes, o el dolmen de Cabaleiros en Tordoia.

Paneles
informativos
esenciales
para conocer la
historia de las
vías verdes.



huellas fósiles de dinosaurios, presentes en toda la comarca y especialmente en la localidad de Enciso, donde se ubica un centro paleontológico.

En cuanto a la Vía Verde del Río Oja, es herencia del único ferrocarril de vía estrecha, construido en La Rioja Alta para unir Haro con Ezcaray atravesando la sierra de la Demanda y cruzando el Camino de Santiago en Santo Domingo de la Calzada. Prestó servicio entre 1916 y 1964, y sus 26,3 kilómetros recorren el Valle del Oja y pasan por 7 estaciones. La ruta discurre por largas rectas entre campos de labor y a mitad de recorrido, en Santo Domingo de la Calzada, –si comenzamos en Haro– la vía comienza a cobijarse bajo los árboles y se va adentrando en las verdes espesuras de la Sierra de la Demanda. A casi 800 metros de altura, en el kilómetro 24, el camino topa con la antigua estación de Ojacastro, desde donde se puede contemplar el espectacular cauce del río Oja sorteando la espesura. Desde el pueblo de Ojacastro también se puede contemplar la Sierra de la Demanda y la

espectacular peña de San Torcuato. Después solo queda continuar hasta Ezcaray, donde su estación está recuperada como un coqueto restaurante.

Cantabria

En Cantabria, el Ferrocarril Astillero-Ontaneda nació en 1902 como una modesta línea de vía estrecha para transportar viajeros hacia los balnearios del Pas: Puente Viesgo, Alceda y Ontaneda. El tren enlazaba en Astillero con el Ferrocarril del Cantábrico para llegar a Santander, a 9 kilómetros. Pero la idea era ofrecer, en un futuro, una salida directa hacia la meseta, desde Ontaneda, enlazando así Santander-Burgos-Madrid con una ruta alternativa a la del puerto del Escudo. Sus 34 kilómetros fueron proyectados como una primera fase de la línea, pero Ontaneda, en el pie de puerto, nunca vio pasar los trenes más allá de su estación.

En 1961 la línea pasó a ser explotada por Feve, que finalmente hubo que cerrarla en dos etapas: la primera el 1 de abril de 1973 entre

Para senderistas
o ciclistas,
en grupo o en
solitario.

Ontaneda y La Cueva-Penilla y, la segunda hasta Astillero en noviembre de 1976. De aquel intento queda hoy el Camino Natural Vía Verde del Pas, que sigue el antiguo trazado férreo paralelo al río Pas, en un recorrido rectilíneo de suave pendiente. Pasa por Astillero, Villaescusa, Penagos, Santa María de Cayón, Castañeda, Puente Viesgo, Santiurde de Toranzo y Corvera de Toranzo, a través de 35,5 kilómetros de recorrido. En el camino predominan praderas, vaguadas de los valles pasiegos, silencio y árboles. Como memoria viva del tren aparece la estación de Monte Viesgo y cerca, la locomotora "Reyerta", para recordar a las viejas máquinas que circularon por las vías.

La Vía Verde del Besaya es un magnífico paseo entre mar y montaña que discurre entre Suances y Los Corrales de Buelna (Cantabria) y se desliza entre tamos de costa, parques urbanos y forestales, praderas, parajes de media montaña y el bosque de ribera que bordea las orillas de los ríos Besaya y Saja, y la ría de San Martín de la Arena donde va a morir el Besaya. Por el camino aparecen el parque de la Ribera, la playa de la Riberuca, el estuario y los humedales de la ría de San Martín de la Arena, los parques Futura Cantabria y La Viesca, el paisaje minero de Reocín y el Valle de Buelna. En total, 8 kilómetros de vía verde más 12 kilómetros de carril bici-peatonal.

Esta vía verde es legado del tren minero proyectado en 1856 para explotar las minas de Reocín. El objetivo era llegar hasta la Ría de San Martín, que permitía el atraque de barcos que pudieran transportar la producción minera. En ese tramo entre mina y ría crecieron núcleos industriales, lo que impulsó la construcción de un pequeño puerto en Requejada, que funcionó como cargadero durante un siglo hasta que a mediados del siglo XX se fue optando por el transporte de mercancías por carretera y la vía dejó de funcionar.

Galicia

Cuatro son las vías verdes que discurren por tierras gallegas; la más larga es la de Compostela-Tambre-Lengüelle (A Coruña), siendo esta la última vía verde en haberse incorporado recientemente al mapa de vías verdes españolas, seguida de Vía Verde del

Eo entre San Tirso de Abrés y Villaodríz en Lugo (Asturias y Galicia), 12 kilómetros; Vía Verde do Salnés, con 9,2 kilómetros; y la Vía Verde Vigo-Redondela Tramo I (Urzáiz-Teis) y Tramo II (Chapela-Pontevedra).

La Vía Verde Compostela-Tambre-Lengüelle, la más larga de Galicia con 26 kilómetros de longitud, recorre la plataforma del antiguo ferrocarril entre A Sionilla y Cerceda, perteneciente a la línea Santiago-A Coruña que quedó en desuso con la puesta en marcha del Eje Atlántico de Alta Velocidad entre Santiago de Compostela y A Coruña. Un itinerario que pasa por los municipios de Santiago de Compostela, Oroso, Ordes, Tordoia y Cerceda. La antigua línea ferroviaria seguía un trazado sensiblemente paralelo a los ríos Tambre, Lengüelle y Tourio durante buena parte de su recorrido, por lo que la vía transcurre entre el verdor del bosque de ribera y las praderas que lo circundan. En el camino salen al paso las antiguas esta-



ciones ferroviarias, un túnel de 207 metros y del espectacular viaducto sobre el río Tambre.

Esta vía verde tendrá continuidad en un futuro próximo con el tramo que llegará hasta Santiago de Compostela aprobado por el Gobierno en 2022 dentro del paquete de 196 Proyectos de Sostenibilidad Turística en Destino.

La Vía Verde do Salnés discurre por la comarca de Salnés, en plenas Rías Baixas, entre Vilagarcía de Arousa y la antigua estación de Portas, pasando por Caldas de Reis (Pontevedra). Sus 9,2 kilómetros discurren entre robles, castaños, pinos, eucaliptos, bosque de ribera y tierras de cultivo, siguiendo el antiguo trazado del tren que unió, durante más de un siglo, Vilagarcía y Pontevedra. Aquella vía fue una prolongación del primer ferrocarril gallego, inaugurado en 1873, entre Santiago de Compostela y Carril (integrado hoy en Vilagarcía). Nacido como Ferrocarril

Compostelano de la Infanta Doña Isabel, y rebautizado después como The West Galicia Railway Company, se proyectó para unir Carril con Pontevedra y desde allí, conectar con el resto de la Península. Funcionó hasta 2008, cuando se construyó una de las variantes del Eje Atlántico de Alta Velocidad.

En el trayecto se puede ver la impresionante antigua Fábrica Azucarera (siglo XX) en Portas, con un espectacular mirador al Valle del Salnés; el Puente Metálico sobre el río Umia (siglo XIX) con 76 metros de longitud y el Pazo de Rubianes en Vilagarcía de Arousa levantado originalmente en 1411 por los fundadores de Vilagarcía de Arousa, y reconstruido 300 años después. En el entorno de la vía verde se encuentra también la Villa Termal de Caldas de Reis, que desde la época romana conserva la tradición de las aguas termales, las cuales se pueden disfrutar en la Fuente de las Burgas. 🌿

Vías verdes gallegas, las últimas en incorporarse a la red, sobre proyectos redactados por la FFE.





Vías Verdes de Aragón, Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana y Región de Murcia

Algunos de los ferrocarriles que recorrieron el noroeste de la Península nacieron con vocación de asomarse a la costa mediterránea. Sus puertos eran una atracción irresistible para la industria. Y el tren, rey indiscutible del transporte desde finales del siglo XIX hasta mediados del siglo XX, hizo su lógica aparición en numerosos proyectos férreos que anhelaban llegar al mar o que pretendieron articular territorios desconectados. Algunas de aquellas antiguas líneas rescatadas del abandono son ahora un libro abierto que explica toda una etapa épica de la historia del tren.

- Texto: Julia Sola Landero
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Mirando al Mediterráneo



Vistas de paisajes mediterráneos desde la Vía Verde del Mar en Castellón.

Más de 1000 kilómetros de ejes de movilidad sostenible recorren actualmente las tierras de Aragón, Cataluña, Baleares, Comunidad Valenciana y Región de Murcia. Distribuidos en 44 Vías Verdes y Caminos Naturales Vías Verdes, fruto del reciclaje de líneas férreas abandonadas y convertidos ahora en libros abiertos de la historia ferroviaria de España. En muchos casos, antiguos ferrocarriles clausurados años atrás se encontraban anegados por la vegetación, con puentes o túneles hundidos, instalaciones desmanteladas y estaciones en ruinas. La mayoría de las antiguas líneas recuperadas vienen de ferrocarriles vinculados en su día a explotaciones mineras e industriales de finales del siglo XIX o principios del siglo XX que dejaron de producir, de líneas dedicadas al transporte público que fueron clausuradas por falta de operatividad, o de proyectos de líneas que no acabaron de ejecutarse.

Es el caso, entre otros, del Carrilet Olot-Girona y Girona-San Feliu de Guíxols, nacido para transportar viajeros y mercancías desde las comarcas de La Garrotxa, La Selva y el Gironés hasta el mar, y que se convirtió en el medio preferido de los gerundenses para llegar a las playas de San Feliu; o como el de La Puebla de Híjar a Tortosa (Tarragona), que

nacido en 1971 con el anhelo de asomarse al Mediterráneo nunca llegó a ver el mar; o el ferrocarril de Maigó, que comenzó a construirse en 1926 para cumplir el viejo anhelo de la ciudad de Alcoy de comunicarse con el puerto de Alicante, y que nunca llegó a terminarse. También hubo líneas vinculadas a la minería, como el ferrocarril que acercaba al puerto de Barcelona y a su zona industrial el carbón de la sierra Caballera de Sant Joan de les Abadesses, y que hoy pervive en la Vía Verde de Ferro i del Carbó; o como el ferrocarril minero de Sierra Menera, que comunicaba las minas de Ojos Negros con el Puerto de Sagunto.

Allá donde pasó el tren, pasan ahora 12 vías verdes en Cataluña. La de mayor longitud es la del Carrilet, que entre sus dos tramos –Olot-Girona y Girona-San Feliu de Guíxols–, suma 93 kilómetros; seguida en longitud por el Camino Natural Vía Verde de Val de Zafán en las comarcas de Terra Alta y Baix Ebre en Tarragona (aunque continúa también por Aragón) con 49 kilómetros. La Región de Murcia cuenta también con dos larguísimos itinerarios: el Camino Natural Vía Verde del Noreste, con 78,6 kilómetros; la Vía Verde del Campo de Cartagena, con 53 kilómetros; y el tramo de 23,57 kilómetros de la Vía Verde del

El Camino Natural Vía Verde Olot-Girona parte a los pies de los volcanes de La Garrotxa.





Vías Verdes de Girona, de los Pirineos a la Costa Brava por los antiguos carrilets.

Ferrocarril Guadix-Almendricos entre Huércal Overa en Almería y la pedanía murciana de Al-mendricos. Aragón reúne entre todas sus vías verdes un total de 308 kilómetros, de los cuales, 108 corresponden al Camino Natural Vía Verde de Ojos Negros-Tramo Teruel; 77,6 kilómetros al Camino Natural Vía Verde del Val de Zafán-Tramo Teruel; y 94 kilómetros a los dos tramos del Ferrocarril Santander-Mediterráneo que discurren por la provincia de Zaragoza. La Comunidad Valenciana tiene 187 kilómetros repartidos en 14 vías verdes,

de las cuales, 75,5 kilómetros corresponden al tramo valenciano de la Vía Verde de Ojos Negros. Y Baleares cuenta con la Vía Verde de Manacor-Artá, herencia del ferrocarril que discurría por el este de la isla de Mallorca.

Cataluña

Dos antiguas líneas de ferrocarril a vapor, Olot-Girona y Girona-Sant Feliu de Guíxols, nacidas a principios del siglo XX para transportar viajeros y mercancías del interior gerundense hacia el Mediterráneo, forman el Camino Natural Vía Verde del Carrilet. La línea Olot-Girona comenzó a fraguarse en 1844, fecha tan remota, que estuvo sobre la mesa la posibilidad de tirar de los trenes con animales de carga. Pero, a falta de financiación, el proyecto quedó sobre el papel durante décadas. Tuvieron que pasar 40 años y varias tentativas fallidas de la Diputación de Girona para que se desempolvara el proyecto, que al fin se aprobó en 1883. Las obras, a cargo de la Compañía de Ferrocarriles de Interés Local, conllevaron la construcción de 55 kilómetros de vías, un túnel, 14 puentes y 17 estaciones. Pero tanta era la lentitud de los trabajos, que se tuvo que crear una segunda compañía en 1891, la The Olot&Gerona Railway Company, para impulsar los trabajos, aunque se necesitaron otros diez años más para que el tren empezara a funcionar el 14 de noviembre de 1911.

El Carrilet circuló con notable éxito conectando las comarcas de La Garrotxa, La Selva





Túneles ferroviarios, viajes en el tiempo.

y El Gironés hasta su cierre en 1969. Las vías discurrían a orillas de los ríos Ter, Bruguent y Fluvià en un recorrido que atraviesa los parajes volcánicos de La Garrotxa. Durante sus años de explotación existió un proyecto para unir aquella línea Olot-Girona con la de Girona-Sant Feliu de Guíxols mediante una estación compartida, pero el proyecto nunca llegó a ejecutarse. Aquel tramo férreo que llegaba hasta el mar recorrió los casi 40 kilómetros que separaban la capital gerundense de Sant Feliu de Guíxols, desde 1892 hasta su clausura en 1969.

Memoria de aquellas dos líneas es ahora la Vía Verde del Carrilet, un recorrido de 93 kilómetros dividido en dos tramos: Carrilet Olot-Girona (54 km) y Carrilet Girona-San Feliu de Guíxols (39 km), que discurren por 18 municipios hasta alcanzar la Costa Brava.

Este itinerario pasa por el Parque Natural de la Zona Volcánica de Garrotxa, que deja ver sus peculiares cráteres, coladas de lava y conos volcánicos a través de las riberas del Ter y del Fluvià; por campos de cultivo con el paisaje del Valle del Bas de fondo; por verdes y densos parajes bañados por el río Bruguent, del que a menudo se escuchan sus aguas saltando fragorosas por el cauce arriscado, y que hay que salvar por diversos puentes; y entre choperas, encinares y robledos que derrochan sombra. También discurre por núcleos urbanos de interés, como Sant Feliu de Pallerols, donde destaca su emblemático Santuario de la Salud, situado a 1028 metros de altitud y rodeado de un espeso y umbrío hayedo. O como el de Anglès, con un núcleo urbano medieval por donde perderse hacia

épocas remotas, pasando por la renacentista iglesia de Sant Miquel o las pequeñas capillas y santuarios que salpican la localidad. Viajes en el tiempo que cuentan historias más allá del tren que pasó.

En pleno corazón de Girona arranca la segunda parte de este Camino Natural Vía Verde que llega hasta Sant Feliu de Guíxols. A partir de ese inicio urbano, el camino va dejando atrás la comarca del Gironés para pasar a la del Baix Empordà. Allí aparece el primer pueblo de esta región: Santa Cristina d'Aro, que alberga el sepulcro megalítico de la Cueva de Daina, un dolmen del 2200 a.C. El resto del camino alterna núcleos urbanos con campos de cultivo y largas rectas junto a pequeñas praderas, zonas sombreadas por grupos de pinos y un tramo de bosque mediterráneo. En un futuro no muy lejano, su enlace con la Vía



Verde del Camí de Ferro permitirá desplazarse desde el alto Pirineo hasta la Costa Brava a lo largo de casi 135 kilómetros sobre vías verdes.

Ferrocarril Val del Zafán

Por tierras de Tarragona y de Teruel discurría el Ferrocarril Val de Zafán, también nombrado Ferrocarril de La Puebla de Híjar-Tortosa, proyectado para unir Aragón y Cataluña a lo largo de más de 120 kilómetros hasta Sant Carles de la Ràpita. Aunque el proyecto nunca llegó a completarse, dejó las huellas de sus raíles en las comarcas del Matarraña, Bajo Martín, Bajo Aragón, la Terra Alta y el Baix Ebre. Hoy, el Camino Natural Vía Verde del Val de Zafán que atraviesa las comarcas de Terra Alta y Baix Ebre (Tarragona) y los diferentes tramos en Teruel han rescatado del olvido

aquella línea férrea. Y nuevos proyectos en marcha en la zona de Alcañiz prometen recuperar todo el trazado a corto plazo.

En 1887 comenzó a funcionar el primer tramo entre La Puebla de Híjar y Alcañiz (Teruel). Pero tras el comienzo de su explotación y con las obras del segundo tramo en marcha, la línea languideció, la compañía Ferrocarriles de Zaragoza al Mediterráneo abandonó su gestión en 1899, y el Estado se hizo cargo de ella. Tras realizar obras de emergencia debido a la necesidad de utilizar la línea durante la Guerra Civil, de terminar el tramo que llegaba hasta Bot y Tortosa en 1941, y de algunos vanos intentos en años posteriores para finalizar el tramo inconcluso entre Tortosa y Sant Carles de la Ràpita, en 1973 la línea fue cerrada definitivamente. Parte de aquel tramo que atravesaba la Terra Alta, el situado entre

Por la antigua línea Puebla de Híjar a Tortosa a través de las comarcas del Bajo Martín, Bajo Aragón, Matarraña, Terra Alta y Baix Ebre discurre el Camino Natural Vía Verde Val de Zafán.

la estación de Arnes-Lledó y el de El Pinell de Brai, fue habilitado como vía verde entre 1998 y 2000, que además de permitir la marcha a pie o en bicicleta, ofrece una mirada a la historia al acercarse a los parajes donde se libró la Batalla del Ebro.

Los 23 kilómetros de su itinerario llevan desde la antigua estación de Arnes-Lledó hasta la de Pinell de Brai (Tarragona), por tierra de pinares, barrancos y parajes insólitos de la sierra de Pàndols y del Parque Natural dels Ports. El trazado atraviesa 20 túneles y 5 viaductos, y pasa por los municipios de Horta de Sant Joan, Bot y Prat de Comte. La ruta arranca junto al río Algars, que separa las tierras aragonesas y catalanas, pero enseguida corre al encuentro de otras aguas en el municipio de Bot: las del río Canaletas que, decidido a morir en el Ebro, ya no se separará del antiguo trazado ferroviario. En el camino no hay lugar para la monotonía, porque el itinerario transcurre por barrancos y despe-

ñaderos que explican los numerosos túneles y viaductos que se construyeron para abrir paso al tren. Y en la estación de Bot, un antiguo ferrobús reutilizado como bar cafetería permite una parada para probar los afamados altos D.O. Terra Alta.

Desde la estación de Horta se puede observar el Cerro de la Ermita, donde se levanta la ermita de Sant Pau y el convento del Salvador (s. XIII) de origen templario. A lo lejos se divisa la Muela d'en Canar, peñón que vigila casi todo el recorrido. Más adelante se llega al santuario de la Fontcalda (1753), donde se encuentra la fuente termal de aguas mineromedicinales que brotan a 25° C. Allí se encuentra uno de los parajes más bellos y singulares del recorrido, Els Estrets de Dalt, donde el río Canaletas se encajona en una impresionante garganta, formando pozas y piscinas naturales que pueden visitarse a través de pasarelas ancladas a las paredes calcáreas, y por el que se accede a una zona

Recorridos aptos para todos los públicos.





Vías Verdes que conectan con lo urbano, como la de Dénia. Alicante.

Vías Verdes urbanas

Las vías verdes heredadas de trazados ferroviarios que discurrieron en zonas urbanas o periurbanas han dado lugar a pequeños itinerarios de movilidad sostenible integrados en la trama urbana y que son ejemplo de las nuevas formas de movilidad verde que se abren paso en toda Europa.

Es el caso de los 2,6 kilómetros de la Vía Verde Corredor Oliver-Valdefierro que discurre entre la carretera de Logroño y el parque fluvial del Canal Imperial, en Zaragoza. El paseo sigue la huella del antiguo tren que pasaba por esa ciudad hacia Teruel. Las viejas vías han dejado de ser una barrera urbana que separaba los barrios de Oliver y Valdefierro, para transformarse en un espacioso bulvar peatonal con carril bici, jalonado de áreas ajardinadas que cierra por el Oeste el Anillo Verde de Zaragoza.

En el cinturón metropolitano de Barcelona discurre ahora la Vía Verde del Vallés, heredera del tramo férreo que iba de la estación de Bellaterra (Cerdanyola del Vallès) hasta la de Colònia Castellort (Sant Quirze del Vallès) perteneciente a la línea Barcelona-Sabadell, que fue clausurado en 1995. Este tramo se ha convertido en la pequeña vía verde de 1,5 kilómetros que discurre por un pinar que aporta sombra y que formará parte del futuro camino verde de 8 kilómetros entre Sant Quirze del Vallès y Rubí.

La Vía Verde de Ibi (Alicante) ha sido acondicionada sobre un antiguo tramo del Ferrocarril Alcoy-Alicante. Con 1,5 kilómetros de longitud, arranca del núcleo urbano y discurre por un entorno periurbano salpicado de bancales de almendros y olivos, en un valle agrícola que separa la sierra del Menetjador y la sierra del Cuartel. La Vía Verde de Benidorm también ofrece, con sus 1,6 kilómetros, un tranquilo paseo con grandes panorámicas de la costa de Benidorm y pasando por algunos de los edificios más emblemáticos de esa ciudad alicantina. La ruta compagina zonas verdes y urbanas, y cuenta con carril bici.

En Valencia, la Vía Verde de Manuel atraviesa esta localidad con los primeros 1,35 kilómetros de una ruta que seguirá los pasos del Ferrocarril Xàtiva-La Pobla Llarga, cuya futura recuperación proyecta unir los municipios de Manuel, La Pobla Llarga y Xàtiva. Y la Vía Verde Barrio de Peral, en Cartagena (Murcia), es ahora un paseo urbano para caminantes y ciclistas entre la rotonda de Los Barreros y la avenida Victor Beltrí (Ronda Norte). Sus 1,8 kilómetros se han ajardinado con árboles y arbustos, y suponen la eliminación de la barrera física que suponían las vías del Tren Cartagena-Murcia a su paso por la localidad, y cuyo tramo se cerró en 1998. Otro buen ejemplo de vía urbana es la Vía Verde de la Costera Sur en la ciudad de Murcia, que une varias pedanías a lo largo de 8,5 kilómetros sobre un tramo desahuciado de la antigua línea Madrid-Cartagena en desuso desde 2008, un eje que conecta de forma sostenible lo urbano y lo periurbano.



Diversidad de paisajes por el emblemático Camino Natural Vía Verde del Val de Zafán entre Aragón y Cataluña.

de baños y a alguna de las insospechadas cuevas escondidas entre las rocas. Y más adelante, el camino se topa con un paraje sobrecogedor: el arroyo de la Fontcalda atravesado por un prodigioso viaducto que se abre paso entre las paredes de roca viva.

El camino sigue descendiendo hasta llegar a la estación de Pinell de Brai en el kilómetro 23,7 donde continúa la ruta por la comarca del Baix Ebre y toma el relevo para seguir el curso del Canaletas y del Ebro hasta Tortosa. Este último tramo catalán del Ferrocarril de La Val de Zafán recorre 26 kilómetros pasando por los municipios de Xerta, Aldover, Roquetes y Tortosa, acompañado por las aguas del Ebro que discurren anchurosas repartiendo su caudal entre fértiles vegas y apacibles campos de frutales. La ruta pasa por abruptos paisajes calcáreos salpicados por los pinos carrascos que abundan entre los roquedales, y por altos miradores y trincheras. En el primer tramo del camino, el viajero cruzará numerosos túneles hasta llegar al esbelto viaducto de Riberola, formado por varios arcos de piedra que sobrevuelan las escandalosas aguas del Canaletas que se abren paso encajonadas al fondo de un profundo barranco. Y algo más adelante aparece Benifallet, donde se puede visitar su ermita románica del s. XII y el antiguo convento de San Hilario del s. XVII si-

tuado en la Sierra y valle de Cardó. También está por allí la impresionante cueva Meravelles, que esconde caprichosas formaciones calcáreas. Tras la estación de Benifallet, el barranco del Canaletas queda atrás, dando paso a un tramo paralelo al caudaloso Ebro, que se desliza tranquilo entre las sierras de Cardó y Boix. Interesante en esta ruta son también las estaciones recuperadas de Benifallet, Aldover y Xerta con servicios turísticos para los visitantes.

El Camino Natural Vía Verde Val de Zafán se une en Tortosa con el Camino Natural Vía Verde del Carrilet de la Cava (7 km), que a su vez conecta con el Camino Natural del Ebro (GR-99) hacia el Delta del Ebro y su desembocadura. Toda una red de rutas para descubrir este espacio natural en bici o a pie.

Entre Aragón y Valencia

Por Teruel discurre otro tramo del Camino Natural Vía Verde del Zafán, el más largo del itinerario: 77,6 kilómetros que pasan por las comarcas del Bajo Martín, Bajo Aragón y del Matarraña. El primer tramo arranca en La Puebla de Híjar hasta Puigmoreno; después hay un tramo transitable pero sin acondicionar como vía verde desde Alcañiz y Valdealgorza, y después el delicioso y último tramo que se desarrolla por la comarca del Matarraña y que cruzará por los municipios de Va-



Vías Verdes seguras y sin tráfico motorizado.

Ijunquera, Valdeltormo, La Fresneda, Torre de Compte, Valderrobres, Cretas y Lledó, donde conecta con el tramo de Terra Alta. Recorre campos de frutales, pequeños olivares, viñedos y parajes de pino y matorral. A lo largo de la comarca del Bajo Martín se encuentran numerosos espacios ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves), como Saladas de Azaila, Barranco de Valdemesón, Parque Cultural del río Martín, Las Planetas-Claverías y desfiladeros del río Martín.

Superando el tramo entre Puigmoreno y Valdealgofra sin acondicionar por completo y con uso motorizado, la vía se topa pronto con el túnel del Equinoccio, con 2400 metros de longitud, y que recibe este nombre porque en los equinoccios de primavera y otoño, y en las primeras horas de la mañana, los rayos del sol atraviesan el túnel iluminando por completo el interior, curioso fenómeno debido a la posición este-oeste del túnel.

Pasado el túnel, la vía se adentra en las comarcas del Bajo Aragón y Matarraña, y el paisaje se vuelve agreste y deja ver aquí y allá chaparros, enebros y pinos, entreverados de matorral de romero y lentisco, y terrazas sembradas de olivos, vides y almendros, entre

los elevados terraplenes y trincheras que abrieron paso al tren.

También por las tierras de Aragón discurre parte de la Vía Verde de Ojos Negros, compartida con la Comunidad Valenciana. Con sus 167,5 kilómetros es el itinerario de movilidad sostenible más largo de España. El trazado original del ferrocarril no ha podido ser recuperado en su totalidad, debido a que en algunas zonas urbanas, sobre todo en las inmediaciones de Sagunto, las edificaciones e infraestructuras viarias se han construido sobre la antigua plataforma ferroviaria. No obstante, las obras, ya en marcha, prometen conectar con Sagunto y de ahí con la Vía Verde Xurra que llega hasta la capital del Turia.

El origen de aquella línea está en la explotación de las riquísimas minas de mineral de hierro situadas en la cuenca turolense de Ojos Negros. Para el transporte del mineral, la Compañía Minera de Sierra Menera construyó una línea que se convirtió con sus 205 kilómetros en el ferrocarril minero con el trazado más largo de España. Y también uno de los más osados porque, de entre todas las alternativas que hubo sobre la mesa para transportar el mineral, se descartó la de construir

Vías Verdes del Mediterráneo y Aragón

VÍAS VERDES DE LA REGION DE MURCIA		Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde del Noroeste	Murcia	78,00
2	Vía Verde Barrio de Peral	Murcia	1,80
3	Vía Verde Campo de Cartagena	Murcia	53,00
4	Vía Verde de Mazarrón	Murcia	14,00
5	Vía Verde Embarcadero del Hornillo	Murcia	0,900
6	Vía Verde de la Costera Sur (Dolores-Los Ramos)	Murcia	10,60
7	Vía Verde del Chicharra. (Tramo Cieza)	Murcia	13,70
8	Vía Verde del Chicharra (tramo Yecla)	Murcia	9,00
9	Vía Verde de la Floracion*	Murcia	9,80
10	Vía Verde FC Guadix Almendricos (tramo Almendricos - Huerca Overa)	Región de Murcia - Almería	20,00
TOTAL			190,80

VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD VALENCIANA		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde del Mar	Castellón	5,70
2	Vía Verde de Ojos Negros (I)	Castellón-Valencia	78,45
2b	Vía Verde Ojos Negros. (Ampliación + Conexión VV Xurra)*	Valencia	15,50
3	Vía Verde Xurra	Valencia	16,20
4	Camino Natural Vía Verde de La Safor	Valencia	7,80
5	Vía Verde Liria *	Valencia	12
6	Vía Verde Ribera - Costera*	Valencia	16,00
7	Vía Verde de Manuel	Valencia	1,35
8	Camino Natural Vía Verde del Antic Trenet*	Valencia	27,55
9	Vía Verde de Alfafar*	Valencia	0,90
10	Camino Natural Vía Verde Maigmó	Alicante	21,15
11	Vía Verde de Alcoi	Alicante	22,40
12	Vía Verde de Ibi	Alicante	1,50
13	Vía Verde de Torrevieja	Alicante	6,60
14	Vía Verde del Xixarra	Alicante	15,90
15	Camino Natural Vía Verde de Denia	Alicante	5,90
16	Vía Verde de Las Canteras *	Alicante	1,50
17	Vía Verde de Benidorm	Alicante	1,62
TOTAL			252,32

Vías Verdes del Mediterráneo y Aragón

VIAS VERDES DE ARAGÓN		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde del Canfranero	Huesca	4,60
2	Camino Natural Vía Verde Selgua-Barbastro*	Huesca	23,00
3	Vía Verde Corredor Olivier Valdefierro	Zaragoza	2,70
4	Camino Natural Vía Verde del FC. Santander-Mediterráneo (tramo Calatayud)	Zaragoza	24,36
5	Camino Natural Vía Verde del FC. Santander-Mediterráneo (tramo Campo de Daroca- Jiloca).	Zaragoza -Teruel	69,50
6	Camino Natural Vía Verde del Tarazonica	Zaragoza - Navarra	22,00
7	Camino Natural Vía Verde de Ojos Negros (II)	Teruel	108,00
8	Vía Verde de Val de Zafán (tramo Teruel norte)	Teruel	18,00
9	Camino Natural Vía Verde de Val de Zafán*	Teruel - Tarragona	99,90
TOTAL			372,06

VIAS VERDES DE CATALUÑA		Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de Val de Zafán*	Tarragona - Teruel	99,90
2	Camino Natural Vía Verde del Carrilet de la Cava	Tarragona	6,90
3	Vía Verde del Delta del Ebro	Tarragona	1,80
4	Vía Verde del Ferro i de Carbó	Girona	12,00
5	Vía Verde del Carrilet Olot - Girona	Girona	57,30
6	Vía Verde del Carrilet Girona - Sant Feliu de Guixols	Girona	39,40
7	Vía Verde del Tren Petit	Girona	6,00
8	Vía Verde del Tren Pinxo.	Girona	4,50
9	Vía Verde del Nicolau	Barcelona	6,10
10	Vía Verde del Vallés	Barcelona	1,50
11	Vía Verde de Llobregat	Barcelona	6,50
TOTAL			241,90

VIAS VERDES DE ISLAS BALEARES		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde Manacor - Artá	Mallorca	29,00
2	Vía Verde de Alaró*	Mallorca	2,35
TOTAL			31,35

Nota: Se incluyen tramos continuos compartidos con otras provincias vecinas por lo que hay duplicación de kilometrajes (FFE, 2023)

(*) Vías Verdes con tramos en obras



Impresionante viaducto de las Siete Lunas en la Vía Verde de Alcoi. Alicante.

una línea más corta hasta el puerto de Bilbao o la de utilizar la línea Calatayud-Valencia de la Compañía Central de Aragón, que pasaba a tan solo 15 kilómetros de las minas, para elegir la opción más arriesgada: construir su propia línea férrea hasta Sagunto, donde también construyó un embarcadero minero.

El trazado ferroviario discurría en paralelo y muy próximo en algunos tramos al del Ferrocarril del Central de Aragón, por la margen derecha del río Palancia. Partía de Ojos Negros a 1242 metros sobre el nivel del mar, para

enfilarse en dirección sureste hasta alcanzar la costa pasando por tierras castellanenses. Para salvar los puertos, valles y barrancos que el tren encontraba a su paso, fue necesario construir 20 túneles y 25 puentes que entrecruzaban su recorrido con la línea del Central de Aragón. Una gran obra de ingeniería que se ejecutó en tiempo récord, pues la compañía minera se constituyó en 1900 y el 27 de julio de 1907 el tren empezó a circular.

El tramo turolense del camino natural vía verde (108 km) discurre desde Ojos Negros



(Teruel) hasta Barracas (Castellón), -aunque aún quedan 12 km pendientes de recuperar entre Peracense y Santa Eulalia- pasando por los municipios de Villar del Salz, Peracensa, Almohaja, Alba, Santa Eulalia, Cella, Caudé, Teruel, La Puebla de Valverde, Sarrión, y Albentosa. En el camino aparecen paisajes de cárcavas y de bosque mediterráneo cuajados de pinares, robledales y sabinas en las sierras del Toro y Javalambre; y los estrechos del río Mijares, Los Yesares y Laguna Toratajada. En este tramo turolense existen 13 viaductos,

entre los que destaca el de Albentosa con una altura de 50 metros; el Puente de Chispo, que salva el barranco de Peñaflor con casi 90 metros de longitud y 22 de altura; y el Puente de los Gatos, con 104 metros de longitud. Además, el trazado encuentra cinco túneles, dos de los cuales –el de Sarrión y el de Albentosa– suman cerca de 800 metros de longitud.

En su tramo valenciano (75,5 km) la ruta va desde Barracas (Castellón) hasta Albalat del Tarongers (Valencia), cruzando la Meseta de Barracas, los Altos de Ragudo y el Valle del Palancia, encajonado entre el Parque Natural de la Sierra de Espadán y el Parque Natural de la Sierra Calderona, y se acerca al casco histórico de Segorbe y Jérica. Su trazado pasa por 15 túneles y 8 puentes, entre los que sobresale el esbelto viaducto de La Fuensanta, con ocho arcos y 150 metros de longitud. Una obra de ingeniería muy curiosa, pues discurre paralela y muy cerca del viaducto perteneciente a la línea de ferrocarril Valencia-Teruel, lo que ofrece una panorámica de ambos viaductos realmente interesante. Existen varias paradas de esta línea muy próximas al trazado de la vía verde, lo que facilita al viajero el acceso al tren o la incorporación a las vías verdes de Algimia, Soneja, Segorbe, Navajas, Jérica y Caudiel.

Tierras altas de Murcia

Las tierras altas del noroeste murciano vieron nacer en 1932 un ferrocarril que se construyó con el propósito de impulsar el desarrollo de ese territorio. La línea unía Murcia y Caravaca de la Cruz con más de 80 kilómetros de longitud y estuvo en circulando entre 1933 y 1993, transportando viajeros y mercancías. Sus locomotoras de carbón tiraban de numerosos vagones que se llenaban cada día de cientos de viajeros, muchos de ellos trabajadores de las fábricas conserveras de Molina de Segura. Treinta años después de su puesta en marcha, las viejas locomotoras de carbón dieron paso al ferrobús, un cambio que duró hasta 1971 en que el tren dejó de llevar pasajeros para dedicarse exclusivamente a transportar mercancías. La línea fue languideciendo hasta su cierre definitivo en 1993.

Actualmente, y tras su conversión en el Camino Natural Vía Verde del Noroeste, la huella

del ferrocarril recorre 78,6 kilómetros replicando el recorrido del tren, pasando –desde la zona universitaria de la ciudad de Murcia– por Molina de Segura, Alguazas, Campos del Río, Allbudeite, Mula, Bullas y Cehegín hasta llegar a la ciudad santa de Caravaca de la Cruz, con 9 viaductos sobre el río Mula, numerosos arroyos, un puente metálico sobre el Segura y seis túneles. El largo itinerario discurre a través de las vegas de los ríos Segura y Mula, y de diversos parajes tan prontos como fértiles, alternando el verdor y las huertas que ofrecen los parajes alledaños a los ríos y arroyos del camino, con tramos más áridos junto a barrancos y parajes áridos erosionados por el agua y el viento, tierras de viñedos y tramos de pinares. Y por el camino aparecen hitos culturales como las ruinas de la ciudad visigoda de Begastri, el Santuario de El Niño o el Santuario de la Vera Cruz en Caravaca. Además, la red de albergues instalados en las antiguas estaciones y que jalonan todo el camino hacen de esta vía un importante eje de peregrinación hasta la ciudad santa que en 2024 celebrará año jubilar.

Además de estas, conviene descubrir otras vías verdes de la Región de Murcia que poco a poco forman una red interconexiónada para recorrer este territorio de una manera diferente.

Baleares

Discurriendo por el este de la isla de Mallorca, durante 56 años –entre 1921 y 1977– circuló un tren que unía Manacor con Artà pasando por las estaciones de Sant Llorenç des Cardassar, Son Carrió y Son Servera. Un tren que tiene su segunda vida en la Vía Verde Manacor-Artá (29 km). Y quizá una tercera si prosperan los proyectos de recuperación nuevamente en clave ferroviaria. Así que quizá se vuelvan a ver modernos trenes por el levante mallorquín algún día.

Las obras del ferrocarril arrancaron en 1913 con la idea de prolongar la línea que desde 1875 unía Palma de Mallorca, Inca y Manacor. La nueva línea funcionó con notable éxito hasta los años 60, en los que la presión de la carretera provocó los primeros cierres de las líneas mallorquinas, que por

Las Vías Verdes de la Región de Murcia ofrecen gran variedad de contrastes en sus recorridos.





Largas rectas y sin pendientes en la Vía Verde de Manacor Artá al este de la isla de Mallorca.

aque entonces sumaban 250 kilómetros. El tramo Manacor-Artá se cerró en 1977, aunque en 2009 hubo un intento del gobierno de las islas para su reapertura, construyendo un tren-tram. Pero cuando estaba ejecutada toda la obra civil, una polémica sobre la travesía del tren por el casco urbano de Manacor, junto con la crisis económica, paralizaron definitivamente la obra que al poco se convirtió en vía verde.

El itinerario se abre paso entre huertas, frutales y bosque mediterráneo donde abunda el acebuche y el pino carrasco. En su recorrido, la vía se arrima a las playas de San Llorenç des Cardassar (S'Illot, Sa Coma y Cala Millor) y Son Servera (Cala Millor, Cala Bona y Costa de los Pinos); la reserva natural de Punta n'Amer, que es Área Natural de Especial Interés y Lugar de Interés Comunitario; a la Serra de Sant Jordi y el parque natural de la Península de Llevant; y se aproxima al entorno de las playas y calas de Manacor, y a las Reservas naturales de Cap de Ferrutx y de cabo des Freu. 🌿





Caminando por Castilla, Comunidad de Madrid y Extremadura

La Comunidad de Madrid y las dos Castillas suman un total de 1160 kilómetros de Vías Verdes y Caminos Naturales Vías Verdes repartidos en 34 itinerarios recuperados de trazados de antiguos ferrocarriles. Algunas de las antiguas vías férreas fueron explotadas, otras nunca llegaron a terminarse o fueron efímeras, pero su huella, como un obstinado testigo de otros tiempos, recorre hoy las dehesas extremeñas, las tierras castellanas y la campiña madrileña, en forma de itinerarios peatonales y ciclistas que se encuentran en las provincias de Madrid, Guadalajara, Ciudad Real, Toledo, Albacete, Segovia, Burgos, Valladolid, Zamora, Salamanca, Soria, Palencia, León, Cáceres y Badajoz.

- Texto: Julia Sola Landero
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Sendas con mucha historia



Avistamiento de aves, una de las actividades para disfrutar en las vías verdes.

En esos territorios se proyectaron numerosos ferrocarriles, algunos de ellos con historias singulares, como el fallido –por ambicioso– Ferrocarril Santander-Mediterráneo; como el estratégico Tren de los 40 días; efímeros, como el Ferrocarril de la Sierra de la Demanda, o inacabados como la línea Villanueva de la Serena, Logrosán y Talavera de la Reina. Todos en territorios con tanta historia que los itinerarios verdes que los recorren encuentran a su paso iglesias románicas, ermitas, puentes y calzadas romanas, palacios y vestigios industriales; incluso, existe una línea, el Ferrocarril de la Sierra de la Demanda, con la que se ha escrito una página de oro en la historia de la humanidad al haber sido involuntario protagonista del hallazgo del yacimiento de Atapuerca.

Los itinerarios acondicionados sobre las antiguas líneas férreas se encuentran en las Vías Verdes del Río Guadarrama, del Tren de los 40 días, y del Tajuña en Madrid y Gua-

dalajara; de Poblete, Minas de San Quintín y Trenillo de la Calzá en Ciudad Real; los Caminos Naturales Vías Verdes de la Sierra de Alcaraz en Albacete, de la Jara (cerrada temporalmente) y del Trenillo en Toledo; de Laciana y del Esla en León; del Tren Burra en Palencia; Ruta de la Plata (Salamanca-Alba de Tormes) en Salamanca, del Valle del Eresma en Segovia; Vía Verde del Moncayo en Soria; Vía Verde de Tierra de Campos y del Tren de Burra (Tramo Zaratán) y parte de los Caminos Naturales Vías Verdes del Valle del Eresma en Valladolid; Ruta de la Plata (tramo Barcial-Pobladura) en Zamora; y Sierra de la Demanda en Burgos.

Mirando hacia el sur, Extremadura también ha recuperado parte de las plataformas de sus antiguos ferrocarriles clausurados: los Caminos Naturales Vías Verdes Mina La Jayona (Badajoz) Monfragüe; Ruta de la Plata Plasencia-Béjar (Cáceres y Salamanca), y Vegas del Guadiana (Cáceres y Badajoz).

Senderismo por el Camino Natural Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Burgos, Castilla y León).



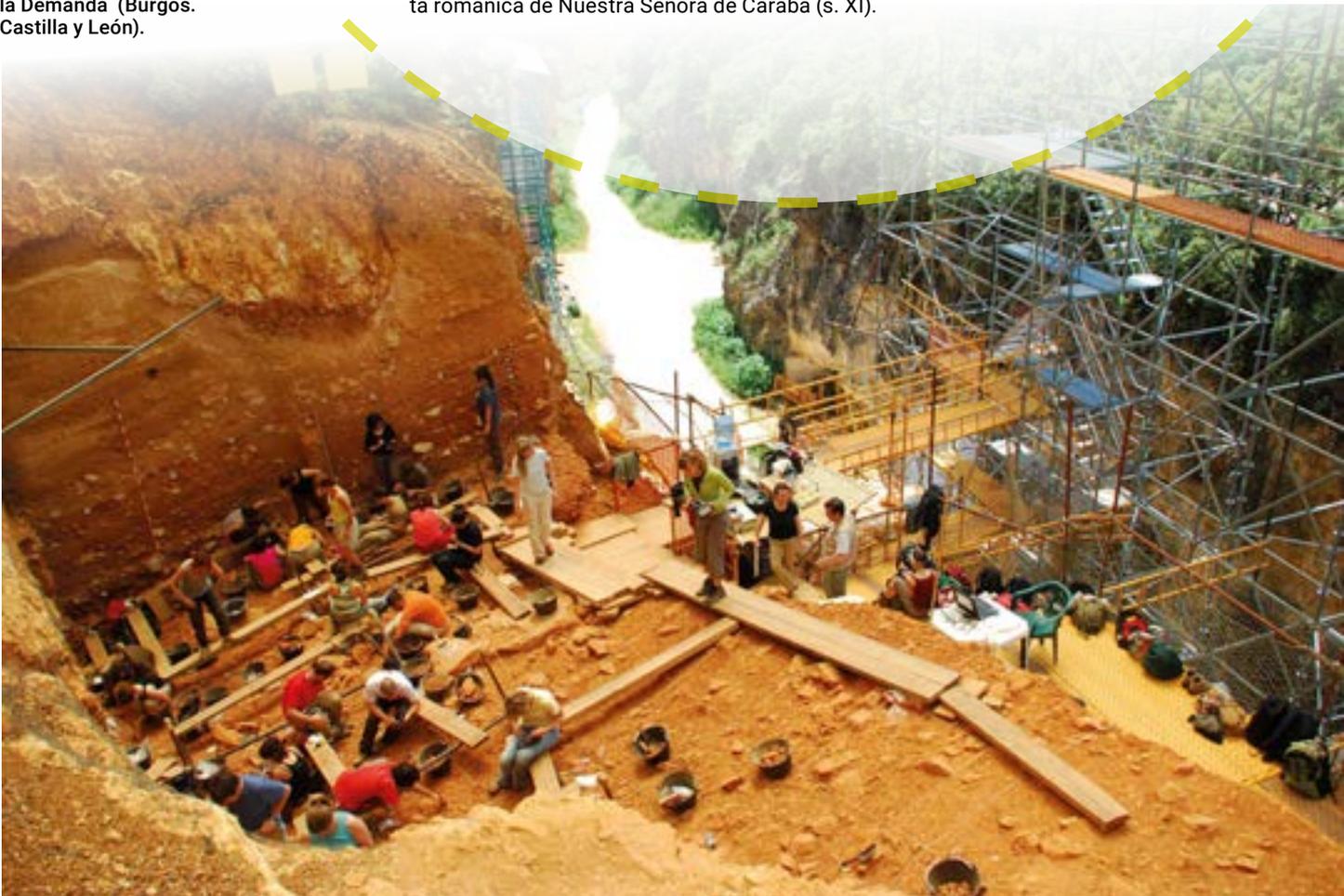
Un hallazgo singular

El Ferrocarril de la Sierra de la Demanda, construido para transportar los minerales de Barbadillo de Herreros hasta Burgos, es uno de los más efímeros de España, dado que los trenes solo recorrieron sus 68 kilómetros durante ocho años (1902-1910). Las causas de su clausura, aunque no del todo aclaradas, parece que se debieron al descubrimiento de nuevos yacimientos de hierro en las cuencas de Vizcaya, unidas a problemas económicos de la compañía minera, la inglesa The Sierra Limited Company.

Sin embargo, aquel fugaz tren minero tiene una página de oro en la historia universal de la humanidad, porque durante su construcción y cuando la obra avanzaba en dirección a Villafraja, quizá por abaratar los costes de los terrenos o por la necesidad de obtener piedra, se abandonó el trazado en línea recta para forzar varias curvas que alargaban el trayecto y exigían labrar varias trincheras en las rocas calizas de la Sierra de Atapuerca. Sean cuales fueren los motivos, el caso es que, gracias a aquellas excavaciones para abrir paso al ferrocarril, se descubrió el yacimiento arqueológico de Atapuerca, Patrimonio Mundial de la Humanidad.

El legado de aquella singular aventura ferroviaria es el Camino Natural Vía Verde de la Sierra de la Demanda, situada al sureste de la provincia de Burgos, que recorre 54 kilómetros entre Arlanzón y Monterrubio, a través de un trazado con un túnel, ocho pasarelas que salvan la laboriosa orografía de la sierra y las aguas de los ríos Arlanzón, Valdorcas y Pedroso. Y todo ello entre bosques de robles, hayas y sabinas, y amplias praderas, como las que rodean al embalse del Arlanzón. Y en el camino, tres hitos a visitar: las iglesias románicas de San Miguel en Arlanzón, de Santa Columba en Riocavado de la Sierra (s. XII) y la fabulosa iglesia de San Esteban y su galería porticada del siglo XII en Pineda de la Sierra, localidad situada justo a mitad de la ruta. En Barbadillo de Herreros, un antiguo horno minero de 9 metros de altura; y en Monterrubio, la ermita románica de Nuestra Señora de Caraba (s. XI).

Yacimiento de Atapuerca, un descubrimiento gracias a las obras de este ferrocarril minero en la Sierra de la Demanda (Burgos, Castilla y León).





Patrimonio ferroviario reutilizado. Túnel en el antiguo y nonato Ferrocarril Baeza Utiel a su paso por la provincia de Abacete.

En tierras de Castilla

Pero el que más kilómetros de itinerarios verdes ha dejado es el Ferrocarril Santander-Mediterráneo, proyectado para conectar el Cantábrico con el Mediterráneo entre Santander y Valencia, a través de Burgos y Soria. Su legado son cinco tramos con otros tantos Caminos Naturales Vías Verdes: Alfoz de Burgos-La Bureba (46 km), Burgos-Cascajares de la Sierra (51 km) y Tramo La Engaña (6 km), en la provincia de Burgos; Soria-Hontoria del Pinar (66 km), entre Soria y Burgos, y Valcorba-Ciria (43,54 km) en Soria, además de los tramos que se extienden por Aragón.

Por su longitud, esta senda de movilidad sostenible pasa por los paisajes más diversos: vegas fluviales, campos de cultivo, bosques de ribera, tupidos pinares, robledales y sabinars escondidos en las tierras más altas, desfiladeros, cerros, tajos y alamedas, montes de encinas, lugares singulares como

el Parque Natural del Río Lobos o el embalse de la Cuerda del Pozo, y pequeñas aldeas y baldíos. Y todo en un entorno respunteado por un impresionante patrimonio cultural que ha hecho que los dos primeros tramos estén incluidos en el proyecto *Greenways Heritage*, que promueve entornos en los que se encuentran sitios patrimonio mundial de la Unesco. Es éste el caso, dado que cerca de su recorrido se encuentran la Catedral de Burgos, y el Camino Francés y del Norte del Camino de Santiago.

La historia de este ferrocarril y los Caminos Naturales y Vías Verdes que siguen su huella, se describen detalladamente en otro reporte de este mismo número dedicado a ferrocarriles históricos de largo recorrido.

Otro de los ferrocarriles inacabados que han dejado un importante legado en forma de itinerarios de movilidad sostenible es de Linares-Baeza y Utiel, por el que nunca



llegó a pasar ningún tren, y que acoge ahora a ciclistas y senderistas gracias al Camino Natural Vía Verde de la Sierra de Alcaraz, único que pasa por la provincia de Albacete y magnífica herencia del tren que pretendía unir Linares-Baeza (Jaén) con la red francesa de Saint Girones a través de Valencia, Teruel y Lleida.

Sus 93,2 kilómetros se dividen en dos tramos separados por 16 kilómetros. El Tramo I suma 74 kilómetros que recorren la llanura agrícola albaceteña, las cuencas de los ríos Jardín y Cubillo, estribaciones de la Sierra de Alcaraz, parajes de monte mediterráneo y enclaves singulares como la Reserva Natural Laguna Ojos de Villaverde y el Monumento Natural Laguna del Arquillo. El Tramo II, con 19,5 kilómetros, llega hasta el límite provincial de Jaén y continúa por tierras andaluzas pasando por el valle del Río Guadalmena, el Parque Natural y la Reserva de la Biosfera de Sierras de Cazorla, Segura y las Villas, los Lugares de Importancia Comunitaria Cuencas del Rumblar, Guadalén y Guadalmena; las sierras del Relumbrar, Alcaraz y Segura; y los Cañones del Segura y del Mundo.

La historia del ferrocarril y el desarrollo detallado del Camino Natural Vía Verde de Alcaraz se puede consultar en este mismo número, en el reportaje dedicado a ferrocarriles históricos de largo recorrido.

Por tierras castellanas circuló otro tren cuyo trazado se ha transformado en el Camino Natural Vía Verde Valle del Eresma. Durante un siglo, entre 1884 y 1993, el tren conectaba los 92 kilómetros que separaban Medina del Campo y Segovia, transportando viajeros, correo, mercancías y ganado. Creado por la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España, la línea conectaba en ambos extremos con el ferrocarril Madrid-Hendaya, lo que suponía para éste una ruta alternativa a la línea que pasaba por Ávila. El trazado ahora transformado en Camino Natural Vía Verde pertenecía a la línea Villalba-Segovia-Medina del Campo, de la que aún permanecen en servicio algunos tramos que forman parte de la red ferroviaria de alta velocidad.

La etapa de mayor actividad de aquel tren centenario fue desde los años 40 a los 60, década en que toda la línea fue modernizada. Años después, el 25 de septiembre de 1993

**Nuevas pasarelas
ciclopeatonales
en las vías
verdes garantizan
la seguridad y
continuidad de
los itinerarios.**



Ermitas e iglesias jalonan el Camino Natural Vía Verde Ferrocarril Santander-Mediterráneo entre Soria y Burgos.

circuló el último tren. El motivo no fue muy diferente del que provocó el cierre de otras muchas líneas férreas a partir de 1984: el déficit económico debido a la pujanza del transporte por carretera. Las cifras evidenciaban su decadencia: un año antes de su cierre, poco más de 21 000 viajeros tomaron el tren,

lo que suponía una media de 57 al día. Se imponía el fin de una etapa.

Siguiendo el río

Ahora, el Camino Natural Vía Verde del Eresma arranca en la ciudad de Segovia y discurre, en buena parte de sus 73,3 kilómetros,



Antigua señalización ferroviaria en el Camino Natural Vía Verde Ferrocarril Santander-Mediterráneo.



Olmedo en (Valladolid). Parte del itinerario coincide con el Camino de Santiago de Madrid, que llega hasta Sahagún (León) a través de un tramo segoviano.

El recorrido llanea por la campiña segoviana a través de una sucesión de suaves lomas y vaguadas interrumpidas de vez en cuando por zonas de cárcavas y barrancos. Es en el kilómetro 10 cuando la ruta se arrima al río Eresma y avanza junto a él hasta las inmediaciones de Hontanares, para serpen-tear, siempre próximo al río, el resto de la ruta. Por eso, la ruta encuentra un sombreado y fresco bosque de ribera donde crecen chopos, álamos, arces y castaños, para más adelante, toparse con el encinar del Caserío de Lobones, que irá dejando paso de nuevo a los campos de cultivo. A lo lejos, se divisan los cerros Montón de Paja y Montón de Trigo. Pronto asomarán parajes donde prosperan los álamos, alisos, fresnos y sauces en cuya fronda habitan rapaces como el milano negro. El río, delatado por el verdor de su ribera, sigue acompañando al camino un buen tramo hasta una zona de afloramientos calizos y páramos que anuncian campos de cereal. Habrá de cruzarse un puente sobre el Eresma en el kilómetro 25, al poco aparecerá el arroyo de La Degollada, y habrá un tramo de chope-ras y otros campos de cultivos y pastos que darán paso a una zona de extensos pinares. El itinerario, recordando que es un recorrido con alma ferroviaria, se topa cerca de Coca, con un esbelto puente ferroviario de hierro de

siguiendo el cauce del río Eresma y dejando atrás los municipios de Valverde del Majano, Hontanares de Eresma, Los Huertos, Armuña, Yanguas de Eresma, Armuña, Ortigosa de Pestaño, Santa María la Real de Nieva, Nieva, Nava de la Asunción, Coca, Fuente de Santa Cruz (Segovia), Fuente Olmedo, Aguasal y

Reminiscencias de antiguas vías de ferrocarril ayudan a contextualizar el pasado de estas rutas.



Vías Verdes de Madrid, Castilla y Extremadura

VÍAS VERDES DE CASTILLA LA MANCHA		Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de La Jara (mal estado)	Toledo	52,00
2	Camino Natural Vía Verde del Trenillo	Toledo	26,00
3	Camino Natural Vía Verde del Fc. Baeza Utiel (tramo CN VV Sierra de Alcaraz)	Albacete	77,00
4	Camino Natural Vía Verde FC. Baeza Utiel (tramo Reolid - Segura)	Albacete - Jaén	46,50
5	Vía Verde de Poblete	Ciudad Real	5,30
6	Vía Verde Mina San Quintín	Ciudad Real	1,00
7	Vía Verde Argamasilla de Alba*	Ciudad Real	2,50
8	Vía Verde del Trenillo de La Calzá*	Ciudad Real	10,70
9	Vía Verde del Tajuña	Guadalajara - Madrid	68,90
TOTAL			289,90

VÍAS VERDES DE LA COMUNIDAD DE MADRID		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde del Tajuña	Madrid - Guadalajara	68,90
2	Vía Verde del Tren de los 40 Días	Madrid	14,00
3	Vía Verde de la Gasolina	Madrid	3,00
4	Vía Verde del río Guadarrama	Madrid	5,80
TOTAL			91,70

VÍAS VERDES EN EXTREMADURA		Provincia	Longitud (km)
1	Vía Verde de Monfragüe	Cáceres	17
2	Camino Natural Vía Verde de las Vegas del Guadiana	Cáceres - Badajoz	57,70
3	Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata (tramo Plasencia - Béjar)	Cáceres - Salamanca	65,6
4	Vía Verde Mina Jayona	Badajoz	20
TOTAL			143,30

1912 sobre el río Voltoya, con 110 metros de longitud y 28 metros de altura.

Avistando ya el final del camino, el viajero llegará al entorno de Santiuste de San Juan Bautista, Villagonzalo de Coca y Villeguillo, donde los campos de cultivo conviven con pequeños humedales donde se concentran uno de los mayores tesoros ornitológicos de Segovia. En sus aguas conviven avocetas, fochas, azulones, chorlitejos, patos cuchara,

zampullines cuellinegros, cigüeñuelas, avefrías y el aguilucho lagunero. Y tras este último tramo, finaliza la Vía Verde en el término municipal de Aguasal, tres kilómetros antes de llegar a Olmedo.

Tren Burra

Por tierras palentinas circuló el llamado *Tren Burra*, así llamado por la lentitud con la que circulaba entre Palencia y Villalón de Campos

Vías Verdes de Madrid, Castilla y Extremadura

	VÍAS VERDES DE CASTILLA Y LEÓN	Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Burgos	54,30
2	Camino Natural Vía Verde del Santander - Mediterráneo (tramo La Engaña)	Burgos	6,00
3	Camino Natural Vía Verde FC. Santander Mediterráneo. (tramo Las Merindades) *	Burgos	60,80
4	Camino Natural Vía Verde Santander-Mediterráneo (tramo Alfoz de Burgos - La Bureba)	Burgos	47,00
5	Camino Natural Vía Verde FC Santander - Mediterráneo (tramo Villarmero - Cojóbar)	Burgos	59,60
6	Camino Natural Vía Verde FC Santander Mediterráneo (Hontoria del Pinar - Soria)	Burgos - Soria	66,75
7	Camino Natural Vía Verde FC Santander Mediterráneo (Valcorba/Soria - Ciria)	Soria	43,55
8	Vía Verde del Moncayo	Soria	3,50
9	Camino Natural Vía Verde del Esla	León	9,90
10	Vía Verde de Laciana	León	13,00
11	Vía Verde del Tren Burra (tramo Zaratan)	Valladolid	3,20
12	Vía Verde de Tierra de Campos *	Valladolid	23,50
13	Camino Natural Vía Verde del Tren Burra (Tramo Palencia-Castromocho)*	Palencia-Valladolid	31,80
14	Camino Natural Vía Verde Valle del Eresma	Segovia - Valladolid	71,50
15	Camino Natural Vía Verde Vía de la Plata (tramo Carbajosa-Alba de Tormes)	Salamanca	19,60
16	Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata (tramo Béjar - Plasencia)	Salamanca - Cáceres	65,6
17	Camino Natural Vía Verde Vía de la Plata (tramo Barcial del Barco-Maire de Castroponce).	Zamora	24,80
		TOTAL	604,40

Nota: Se incluyen tramos continuos compartidos con otras provincias vecinas por lo que hay duplicación de kilometrajes (FFE, 2023)

(*) Vías Verdes con tramos en obras

(Valladolid), y quizá también porque su origen se encuentra en un lejano proyecto de tranvía con tracción animal, diseñado en 1877 para conectar Valladolid y Medina de Rioseco.

El tramo palentino se inauguró en 1912 con la presencia del Rey Alfonso XIII y su actividad se mantuvo hasta 1969, en el que hizo su último viaje. Aquel tren fue un proyecto de la compañía *Ferrocarriles Secundarios de Castilla* (se llamaban *Secundarios* a las líneas

de vía estrecha que completaban la red nacional con ancho ibérico). Fue tras la Guerra Civil cuando vivió la etapa de mayor actividad debido al colapso del transporte por carretera, pero recuperada ésta, su decadencia fue imparable y su cierre se decretó el 11 de julio de 1969.

Aquel tren de legendaria lentitud tiene hoy una segunda vida en el Camino Natural Vía Verde del Tren Burra: 29,8 kilómetros entre



Estación de metro de Arganda del Rey, el mejor acceso a la Vía Verde del Tajuña. Comunidad de Madrid.

La Vía Verde del Tren de los 40 días en la Comunidad de Madrid parte como un ramal de la Vía del Tajuña.

Palencia y Catromocho, pasando por Grijota, Villamartín de Campos, Mazariegos y Baquerín de Campos. A éstos se suman otros 4,3 kilómetros pertenecientes al Canal de Castilla. El recorrido puede empezar en la dársena del Canal en la ciudad de Palencia desde donde discurre unos 5 kilómetros por un camino de sirga hasta enlazar con la antigua plataforma ferroviaria en la esclusa 30 del Canal de Castilla, que da nombre a la fábrica de

harinas *La Treinta*, un conjunto incluido dentro de los 100 elementos de Patrimonio Industrial y declarado Bien de Interés Cultural (BIC).

El trayecto, haciendo honor al tren del que proviene, no puede ser más tranquilo, pues discurre la mayor parte del camino por campos de cereal en la comarca de Tierra de Campos, atravesados por el Río Carrión. A 2 kilómetros de Mazariegos, se puede visitar la Laguna de la Nava Zona de Especial Protec-



ción para las Aves (ZEPA). La Nava-Campos Sur, que da cobijo a especies esteparias como la garza, avutarda, grulla o ganso y las rapaces como el aguilucho cenizo, el cernícalo o el búho. Y continuando por la estepa, en Baquerín de Campos se levanta majestuosa la Iglesia de Santa María de Arvis (s.XVI), declarada BIC. En las proximidades de la ruta se encuentra otro extenso humedal, el de la Laguna de Boada, desecada en los años 70 y recuperada en 1998, y que sirve como importante punto de invernada de numerosas aves acuáticas. Finaliza el recorrido en el punto en el que el Camino Natural Vía Verde se encuentra con el Ramal de Campos del Canal de Castilla.

Por la campiña madrileña

La Comunidad de Madrid cuenta con tres Vías Verdes que suman más de 70 kilómetros. La más larga es la Vía Verde del Tajuña, con 52 kilómetros entre Arganda del Rey y Ambite y que se prolonga por tierras de Guadalajara, con el tramo de 12,6 kilómetros hasta Pozo de Almuera. Esta ruta es herencia del ferrocarril conocido como Tren de Arganda, nacido para conectar las vegas del Jarama con el bajo Aragón. Entre 1901 y 1953, aquel tren recorrió los 143 kilómetros que separan la estación del Niño Jesús, junto al Retiro madrileño, con la localidad alcarreña de Alocén, transportando viajeros y mercancías de la campiña. Pero a mediados del siglo XX algunos de sus tramos fueron cerrando poco



a poco, para dejar paso al transporte de carretera, hasta su definitiva clausura en 1998.

Sobre la vieja plataforma férrea transcurre hoy la Vía Verde que recorre la vega del Tajuña a través de un tranquilo paisaje agrícola, pasando al pie de las singulares cuevas de Perales, por tramos de arboleda –pinos, encinas y olivos– y por otros que se asoman a los acantilados sobre el río y el bosque de ribera que bordea sus aguas.

Durante el recorrido de la Vía Verde se puede visitar el Museo del Tren de Arganda -Centro de Iniciativas Ferroviarias Vapor Madrid; en Perales de Tajuña las cuevas prehistóricas y los restos del Castillo del siglo XII; y en Ambite, el Palacio de los marqueses de Legar-

Reminiscencias de antiguas vías de ferrocarril ayudan a contextualizar el pasado de estas rutas.

Campos de amapolas en las vías verdes del sureste madrileño.



da (s. XVII), o el Centro de Naturaleza Vega del Tajuña.

A este itinerario madrileño se suma la Vía Verde del Tren de los 40 días, que parte como un ramal de la Vía Verde del Tajuña. Fue construido en un corto plazo para abastecer a Madrid en plena Guerra Civil. Un ferrocarril de vida efímera convertido hoy en apacible paseo por el territorio agrícola, con abundantes cortados y yesíferos, del Parque Regional del Sureste madrileño, que recorre 14 kilómetros por las Vegas del Tajuña el Carrizales y la cuenca del Tajo. En las inmediaciones se pueden encontrar la iglesia de la Asunción de Nuestra Señora (s. XVI), la ermita de Santa Lucía (s. XVI), y el Palacio del Virrey (s. XVI) en Carabaña; la Plaza Mayor (s. XVI), la iglesia de Santa María de los Remedios (s. XVI) en Estremera y la iglesia de San Juan Bautista en Valdaracete (s. XVI).

El siguiente itinerario sostenible madrileño, la Vía Verde del río Guadarrama, suma 5,8 kilómetros que arrancan desde la estación de Cercanías de Móstoles-El Soto para adentrarse en tierras de cultivo y riberas fluviales, a través del Parque Regional del Curso Medio del Guadarrama. Aquel ferrocarril comenzó a

construirse en 1887 para comunicar la ribera del Manzanares con las comarcas del suroeste metropolitano madrileño y el pueblo toledano de Almorox, tierras todas ellas agrícolas, de huertas y viñedos. La línea con 74 kilómetros entre las estaciones de Navalcarnero y Almorox contaba con 17 estaciones entre las provincias de Madrid y Toledo. Los trenes atravesaban el Guadarrama y el Alberche, convertidos en los días festivos en las playas de Madrid para los madrileños que acudían a refrescarse en los tórridos veranos. En 1965 el recorrido se limitó hasta Navalcarnero y en 1970 se cerró en su totalidad, aunque parte del trazado se aprovechó para el tren de cercanías Madrid-Móstoles.

La Vía Verde suma al interés de un tranquilo paseo, el lago del Parque del Soto y la Zona Paleontológica El Soto con fósiles del Aragoniense medio con una antigüedad de 15 millones de años, tales como tortugas gigantes y probocídeos parientes cercanos a los elefantes actuales.

Por la fértil Extremadura

En tierras extremeñas discurre la Vía Verde de La Jayona abriéndose paso por la tranquila

Ligera subida por el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata entre Hervás, Cáceres y Puerto de Béjar, Salamanca.



campiña sur de Badajoz, con 20 kilómetros, más 12 kilómetros de caminos públicos señalizados; la Vía Verde de Monfragüe en Malpartida de Cáceres, con 17,6 kilómetros más 2,4 kilómetros de pista asfaltada; y el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata (Plasencia-Béjar), con 66 kilómetros desde Plasencia (Cáceres) hasta Navalmoral de Béjar (Salamanca).

Además, el Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana, con 57,7 kilómetros de longitud, va de los campos llanos de labor a la sierra adehesada entre Villanueva de la Serena (Badajoz) y Logrosán (Cáceres), siguiendo una línea férrea proyectada para comunicar la zona con Talavera de la Reina, a través de los municipios de Villanueva de la Serena, Don Benito, Rena, Villar de Rena, Torviscal, Palazuelo (Villar de Rena), Madrigalejo, Campo Lugar, Navalmoral de la Peña y Logrosán.

El origen de esta senda está en las minas de La Costanaza, en Logrosán (Cáceres), puestas en explotación en 1917 y que fue el yacimiento de fosfatos más importante de Europa. De sus galerías se extrajo el 50 % del total de la producción española de estos fertilizantes hasta su cierre en 1956. Para el transporte del mineral se emprendió en 1926 la construcción de una línea ferroviaria entre Villanueva de la Serena, Logrosán y Talavera de la Reina. A finales de la década de 1950 la vía férrea ya estaba terminada y sobre ella empezaron a circular trenes que acarreaban

materiales para el siguiente tramo en obras y algún esporádico tráfico agrícola. Pero nunca llegó a entrar en servicio comercial. El informe del Banco Mundial del año 1963, que condenó a muerte a tantos ferrocarriles por entonces en obras, señaló el trágico destino de esta vía. Ya en los 90 sus railes fueron levantados para otros usos y finalmente ha acabado convertido en senda peatonal y ciclista.

El Camino Natural Vía Verde transcurre por las plácidas y sombreadas dehesas, humedales, campos de labor y olivares de las dos provincias extremeñas; atraviesa el río Gargálidas y en parte de su recorrido zigzaguea paralelo al río Ruecas, pasa sobre el Canal de Orellana y el Canal de las Dehesas y acompañando al arroyo Grandes en un buen tramo, va a finalizar en Logrosán, desde cuya estación también parte el Camino Natural de las Villuercas,

A su paso, el viajero puede acercarse a visitar las iglesias de la Asunción, de Los Ángeles, de San Pedro Apóstol en Villar de Rena: la iglesia de San Juan Bautista, la ermita de Las Angustias, los restos romanos y la Casa de Santa María en Madrigalejo: la iglesia de los Ángeles y la fuente romana en Campo Lugar: la ermita de la Caridad e iglesia de Santa Catalina en Navalmoral de la Peña: y la Mina Costanaza y Centro de Interpretación y los museos etnográfico, y geológico y minero, en Logrosán. 🌿

Viaducto de piedra en el Camino Natural Vía Verde Vegas del Guadiana. Extremadura.





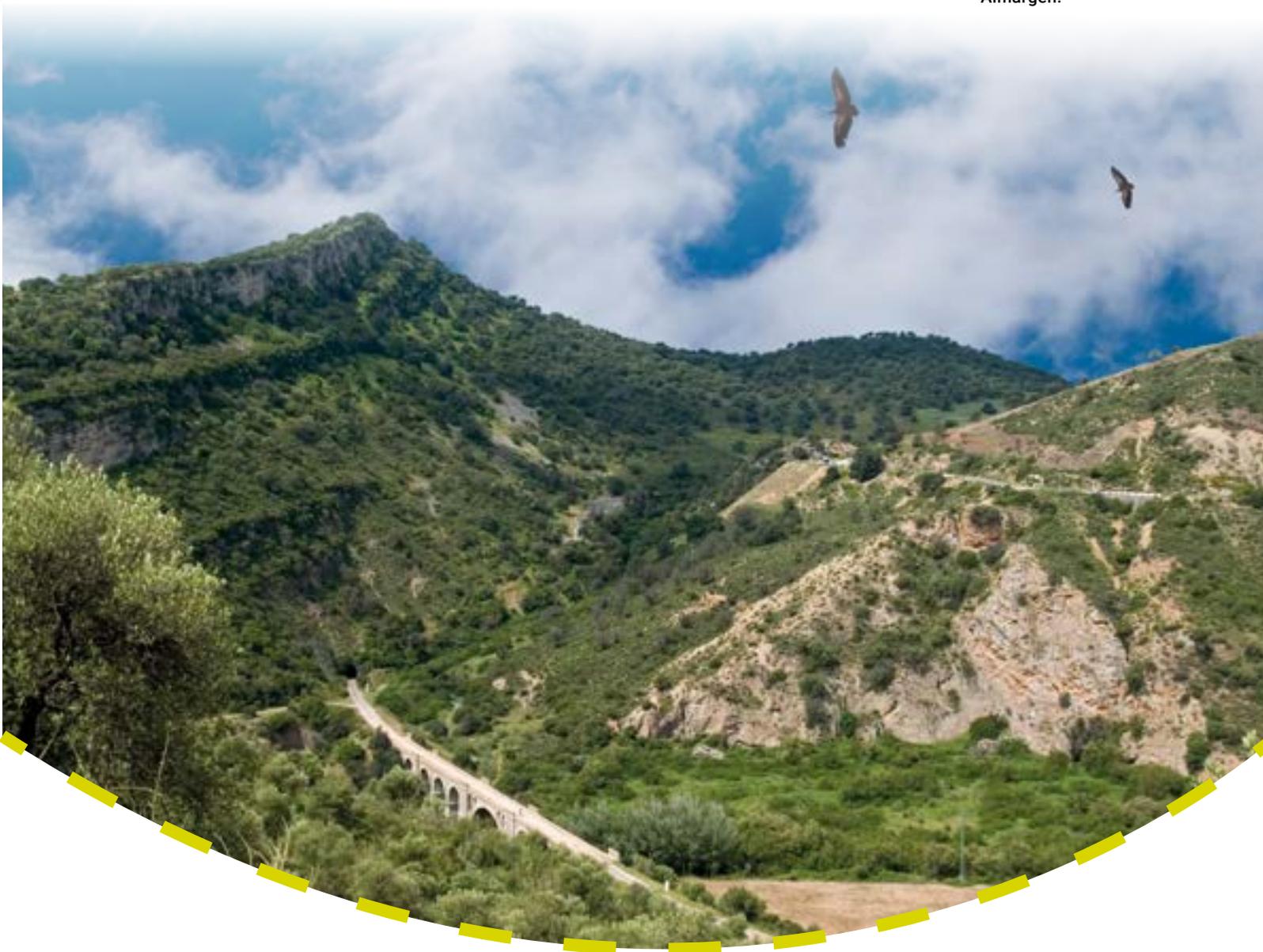
Vías Verdes de Andalucía

Por tierras de Andalucía discurren más de 1000 kilómetros de Vías Verdes y Caminos Naturales Vías Verdes repartidos en 30 itinerarios que recorren los paisajes más dispares de las ocho provincias andaluzas. Algunos de esos itinerarios son los de mayor longitud de España, como los 128 kilómetros del Camino Natural Vía Verde del Aceite, herencia viva del ferrocarril construido para transportar la enorme producción de los olivares andaluces; o como el Camino Natural Vía Verde Ferrocarril Guadix-Almendricos que recorre 122 kilómetros por tierras de Almería, Granada y Murcia siguiendo el trazado del ferrocarril del mismo nombre, que a través de sus 161 kilómetros transportó mercancías y viajeros desde Guadix (Granada) hasta Almendricos (Murcia) durante un siglo exacto: desde 1885 hasta su cierre el 1 de enero de 1985. El tercer gran itinerario es el Camino Natural Vía Verde de la Campiña, que hoy es la segunda vida de la vía férrea de 91 kilómetros que recorría el tren apodado Marchenilla, que acercó durante más de 80 años la localidad cordobesa de Valchillón y la sevillana de Marchena desde 1885 hasta 1970.

- Texto: Julia Sola Landero
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Por los campos del sur

Vía Verde de la Sierra entre Cádiz y Sevilla sobre el nonato ferrocarril Jerez de la Frontera Almargen.



A esos tres grandes itinerarios se suman los 36 kilómetros del Camino Natural Vía Verde de la Sierra, y el Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos, Puerto Real-San Fernando y Matagorda, en Cádiz; el Camino Natural Vía Verde de Lucainena de las Torres, en Almería; los Caminos Naturales Vías Verdes de la Campiña, del Guadiato y Los Pedroches, y las Vías Verdes de Peñarroya-Pueblonuevo y del Cerco, en Córdoba; la Vía Verde de Sierra Nevada en Granada; las Vías Verdes del Guadiana, de los Molinos del Agua, de Río Tinto y de Tharsis Odiel, en Huelva; los Caminos Naturales Vías Verdes de Guadalimar, y de Segura y las Vías Verdes de Linares y Vadollano, en Jaén; la Vía Verde del Rincón de la Victoria en Málaga; las Vías Verdes de El Ronquillo, Itálica, de la Sierra Norte de Sevilla y de Las Lagunas, en Sevilla. Convertidos todos ellos en itinerarios que promueven el desarrollo rural y una forma sosegada de viajar, la movilidad sostenible y la educación medioambiental.

Recorriendo el Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Guadix-Almendricos.

El viajero encontrará al paso de estos caminos, campos de labor, olivares inmensos, serranías atravesadas por túneles y viaductos que salvan ríos, valles y escarpaduras imposibles, humedales como oasis de frescor, Parques Naturales, antiguas infraestructuras ferroviarias, convertidas a veces en auténticos museos al aire y estaciones recuperadas para hacer una parada y fonda si se precia. Además de la diversidad de los parajes naturales, los itinerarios también pasan por pueblos que ofrecen al viajero la belleza de sus caseríos y la riqueza de su patrimonio cultural. Ejemplo máximo de ello es el Camino Natural Vía Verde de la Campiña, que arranca junto a Córdoba, única ciudad con cuatro declaraciones de Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO: Mezquita de Córdoba, Centro Histórico de Córdoba, Los Patios de Córdoba y la Ciudad Califal de Madinat Al-Zahra; y que está incluida por ello, en el proyecto europeo Greenways Heritage, puesto en marcha para



desarrollar y diversificar la oferta turística mediante la generación de atractivos culturales relacionados con las vías verdes y con sitios patrimonio mundial, por poner solo un ejemplo.

El Tren del Aceite

El Camino Natural Vía Verde del Aceite recorre la huella exacta del tren que desde 1875 y hasta bien entrado el siglo XX transportó la producción de aceite de los inmensos olivares de Jaén hasta los puertos de Málaga y Algeciras a través del llamado Tren del Aceite, que circuló entre Linares (Jaén) y Puente Genil (Córdoba) cargado con grandes cisternas llenas del preciado manjar. Aunque era llamado así, aquel tren también transportó los minerales de los yacimientos mineros de Linares y la producción agrícola de la campiña jienense. Fue el 30 de abril de 1875, cuando se aprobó el proyecto de construcción de aquella línea de 128 kilómetros de

longitud, que enlazaría Jaén con Puente Genil y con las vías que transcurrían por Córdoba hacia el sur de Andalucía. El tren partía de la capital jienense y pasaba por Torredelcampo, Torredonjimeno, Martos, Vado-Jaén y Alcaudete, en Jaén; y Luque, Baena, Zuheros, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Moriles, Aguilar de la Frontera y Puente Genil, en Córdoba.

La línea, ejecutada por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces, cuenta con 12 estaciones, siete pasarelas peatonales, dos túneles, y 13 impresionantes viaductos y pontones metálicos, proyectados por los ingenieros franceses Daydé y Pille, discípulos de Eiffel, que con sus audaces diseños hicieron de este tramo ferroviario un testimonio extraordinario de la ingeniería más puntera de la época. Todos ellos tienen una longitud considerable, como el que salva el río Víboras, con 224 metros o el Arroyo Salado, con 208 metros. Les siguen los que atraviesan el río Guadajoz con 199 metros, el Arroyo Higueral con 133 me-

La Vía Verde más larga de Andalucía la del Aceite entre Córdoba y Jaén.



tros, o el de la Piedra del Águila con 104 metros. Todos ellos, sostenidos por pilares de fábrica o por torres metálicas, sostienen una estructura ensamblada como un mecano, que vuela con ligereza sobre valles y ríos.

En 1893, 22 años después del comienzo del proyecto, la línea entró en servicio y gozó de una gran actividad hasta los primeros años del siglo XX. A partir de entonces entró en decadencia, y las consecuentes dificultades económicas de la compañía ferroviaria, hicieron que en 1936 el Estado interviniera la línea, que durante la Guerra Civil sirvió de alternativa al ferrocarril entre Espeluy y Sevilla, que resultó dañada por los bombardeos de la contienda. En 1969, y ya con la línea en franca decadencia, Renfe planteó el cierre del servicio de viajeros y el desmantelamiento del tramo entre Torredonjimeno y Campo Real, de forma que funcionó en precario hasta 1985, año en que fue desmantelada toda la línea. Por ello, y convertido ya el antiguo ferrocarril en el Camino Natural Vía Verde del Aceite, el itinerario sigue fielmente la huella del camino férreo. Discurre desde Jaén hasta llegar al río Guadajoz, a partir del cual, el camino se pier-

de enseguida por tierras cordobesas hasta llegar a la antigua estación de Campo Real, en Puente Genil.

En la ruta se atraviesan, cómo no, extensos olivares, humedales, donde el aire se refresca y menudea la vegetación palustre, valles como el del río Salado, cuyas pacientes aguas han conseguido formar un profundo tajo en el terreno que salva uno de los viaductos más impresionantes de la ruta con 208 metros de longitud; o también el valle del río Víboras, donde el camino se topa con sus caudalosas aguas que el viaducto más largo del recorrido salva sin problema con sus 224 metros de longitud junto al cercano y más modesto puente medieval que también tuvo la tarea de saltar sobre las aguas.

El itinerario tiene 14 Espacios Naturales Protegidos localizados en un radio inferior a 5 kilómetros, como el Parque Natural Sierras Subbéticas, al que atraviesa, el Parque Periurbano Santa Catalina, el Geoparque Sierras Subbéticas, la Zona de Importancia Comunitaria (ZIC), Embalse de Cordobilla, Laguna Honda, Lagunas del Sur de Córdoba y Sierra Subbética. Además, también están las Reservas Natu-

Entre las Vías Verdes de Jaén se encuentra el Camino Natural Vía Verde del Guadalimar sobre el antiguo FC Linares-Baeza - Utiel.



rales Laguna del Conde o Salobral, las Lagunas del Chinche y del Rincón, los Monumentos Naturales Bosque de la Bañizuela, la Cueva de los Murciélagos, y el Paraje Natural del Embalse de Cordobilla. Además, es posible conocer más sobre estos Espacios Naturales Protegidos gracias al Ecomuseo de la Cueva de los Murciélagos, al Punto de Información Laguna del Rincón, y a los Centros de Visitantes de Santa Rita y de Laguna de Zóñar. Naturaleza en estado puro salpicada por la presencia aquí y allá de cortijos y almazaras, y por el impresionante legado ferroviario: sobria arquitectura de estaciones, sencillas edificaciones de pasos a nivel y los imponentes viaductos, que con sus incontables piezas ensambladas formando una intrincada estructura, llevan el sello inconfundible de Eiffel.

En cuanto al patrimonio cultural que sale al paso del camino, cercano está el conjunto monumental de Jaén, el castillo medieval de Alcaudete, los conjuntos urbanos de Luque, Zuheros, Doña Mencía, Cabra y Lucena, y la Ruta Arqueológica de los Torreones, un conjunto formado por siete fortificaciones medievales entre torres, castillos rurales y

atalayas, diseminadas estratégicamente en el territorio. Además, el Camino Natural Vía Verde del Aceite cuenta con numerosos miradores desde donde poder divisar los verdes y a veces rocosos y escarpados terrenos, y los numerosos caseríos y pueblos blancos.

Mención aparte merecen varias de sus estaciones recuperadas como museos, albergues, restaurantes, centros de ocio y puntos de información y alquiler de bicicletas. Sin duda, ésta, es una de las imprescindibles.

Camino Natural Vía Verde de la Sierra

Más de 36 kilómetros jalonados por 30 túneles, 5 estaciones y 4 viaductos, separan los pueblos gaditanos Puerto Serrano y Olvera a través del Camino Natural Vía Verde de la Sierra. Es el impresionante legado de un tren que nunca llegó a pasar por la línea de 119 kilómetros proyectada para conectar Jerez de la Frontera (Cádiz) con Almargen (Málaga), con la finalidad de impulsar la economía de la zona y unir las bases militares de Cartagena y Cádiz. Como tantos otros ferrocarriles españoles, el proyecto se puso en marcha en 1926 durante la dictadura de Primo de Rivera. En los primeros años llegaron a trabajar más de 1000 hombres en las obras, por lo que éstas avanzaron a gran velocidad y se llegaron a tender vías desde Jerez hasta Arcos de la Frontera. De hecho, el tren llegó a recorrer los 21 kilómetros que separan Jerez de la Frontera de la azucarera del pueblo gaditano de Jédula, pero nunca llegó más allá. Cuando el resto del recorrido estaba ya explanado a falta de instalar el tendido ferroviario, el estallido de la Guerra Civil puso fin a las obras.

A mediados de los años 50 se aprobaron diferentes proyectos para terminar la línea, pero tras el informe del Banco Mundial de 1962 poniendo en entredicho la viabilidad de la línea, se desestimó su finalización definitivamente. Treinta años después, en 1993, aquella línea inacabada fue reconvertida como una de las primeras vías verdes de España. Hoy, hay proyectos que pretenden su ampliación hasta Jerez de la Frontera.

El camino arranca en Puerto Serrano, en la provincia de Cádiz, pasa por Montellano, Pruna El Coronil, en la provincia de Sevilla, y



Más allá del tren que pasó

Si recorrer vías verdes es asomarse a la historia del ferrocarril y viajar en el tiempo, qué decir de los numerosos restos arqueológicos que se encuentran en los alrededores de algunas de las vías verdes de Andalucía, y que hablan de la más remota historia de las tierras andaluzas.

El viajero interesado en rastrear el pasado más lejano encontrará en las proximidades de la Vía Verde de la Sierra los municipios sevillanos de El Coronil, Montellano y Pruna, en los que se han hallado gran cantidad de restos arqueológicos. Pruna, ubicado en la sierra del Tablón, atesora en el llamado Cerrito de la Moreda, restos de asentamientos del neolítico del pueblo prerromano de los túrdulos, y asentamientos de fenicios y romanos, situados en el yacimiento conocido como el del Podenco. En Montellano también se han encontrado restos arqueológicos de la Edad de Bronce y de la época romana. Allí se alza además, el castillo de Cote, a 526 metros sobre el nivel del mar. Su figura, situada en el extremo sudeste del municipio, se puede divisar desde lugares tan distantes como Morón de la Frontera, Utrera, Carmona o Sevilla, lo que deja clara su importancia estratégica. El conjunto fortificado, construido a finales del siglo XIII, cuenta con dos recintos amurallados concéntricos y una singular torre-capilla.

Los túneles son protagonistas en la Vía Verde de la Sierra. Cádiz-Sevilla.

En El Coronil se han hallado restos de la Edad del Cobre, cuando surgen los dólmenes, que sugieren que en esta zona se produjeron algunos de los primeros asentamientos humanos de la península ibérica. La magia la pone el Castillo de las Aguzaderas, de origen musulmán, declarado Monumento Nacional en 1923 y de singular ubicación, dado que se levanta en una planicie, lo que se explica porque la fortaleza protegía el manantial de agua del mismo nombre, y que servía para abastecer a las torres defensivas situadas en la llamada banda Morisca, en tiempos de la Reconquista.

En las proximidades de las Vías Verdes de Linares y del Guadalimar se encuentran las ruinas de la ciudad íbera de Cástulo, ubicada en una rica zona minera explotada durante la Edad de Bronce por púnicos y cartagineses. Y cercano al Camino Natural Vía Verde de La Campiña, se encuentran los baños romanos de La Luisiana, localidad que debe su nombre a los hijos de Carlos III, Luis y Ana y que se encontraba en la Vía Augusta. Posiblemente vinculados con una villa que se encuentra a 300 metros de las termas, el edificio de planta rectangular tiene una galería subterránea donde se encuentra la piscina romana más grande de la península. Las aguas medicinales provenían de los abundantes arroyos de la zona, y eran utilizadas por las clases altas romanas para sus baños. En épocas posteriores, siguieron funcionando como baños de uso público hasta después de la guerra civil, en el siglo XX.

En el entorno de la Vía Verde Guadix Almendricos en el tramo Baza-Valle del Almanzora, se encuentra Baza, donde museo arqueológico guarda vestigios importantes de la época ibérica, como el Guerrero de Baza, y una réplica de la Dama de Baza, y la Alhóndiga, o el Centro de Interpretación de los Yacimientos de la ciudad iberorromana de Basti. Y en Almendricos, a 1 kilómetro de la Vía Verde, se encuentra el yacimiento arqueológico de un poblado de la Edad de Bronce hallado en El Rincón de Almendricos, declarado Bien de Interés Cultural (BIC).



La Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla es accesible en tren.

termina en Olvera (Cádiz). Los 30 túneles que llegaron a construirse para salvar el arriesgado paraje de la Sierra de Cádiz suman nada menos que 6,5 kilómetros, lo que revela las dificultades que hubo de sortear el proyecto. Uno de ellos, el túnel del Castillo en la Sierra de Coripe, cuenta con casi un kilómetro de longitud; y otros 4 imponentes viaductos suman 856 metros de longitud para salvar el caprichoso curso de los ríos Guadalete, que pierde sus aguas en la bahía de Cádiz, el Guadalporcún y el Guadamanil, que toman el relevo de aquél en el kilómetro 9 de la ruta.

EL Camino Natural Vía Verde de la Sierra atraviesa, además, tramos de bosque mediterráneo y de ribera, y parajes de campiña olivarera. Hábitats tan diversos acogen también una variada fauna, en especial de rapaces, protagonistas absolutas en la Reserva Natural del Peñón de Zaframagón que se yergue imponente en el kilómetro 20,5 del camino. En la mole de roca, con cortados de hasta 200 metros de altura, nidifica una de las mayores colonias de buitres leonados de Europa, que comparten hábitat con alimoches, águ-

las perdiceras, halcones comunes y búhos reales. Y para culminar el recuento de hitos singulares, en el término municipal de Coripe se alza uno de los árboles más singulares de España: el Chaparro de la Vega, impresionante encina con más de 700 años de edad, 30 metros de diámetro y 14 de altura.

En los pueblos por los que pasa la ruta, el visitante puede encontrar edificios de trazas musulmanas, barrocas y neoclásicas, numerosos yacimientos arqueológicos, y abundantísimos vestigios de pueblos romanos y musulmanes. Olvera, en el kilómetro 36 de la ruta, ostenta desde 1983 título de conjunto histórico-artístico y pertenece a la Ruta de los Pueblos Blancos con un caserío surgido en torno al castillo árabe del siglo XII que defendió el reino nazarí de Granada. Justo al inicio de la ruta, en Puerto Serrano, es interesante visitar el Molino Siré, antiguo convento carmelita de arquitectura barroca y neoclásica del siglo XVII, que posteriormente tuvo función de molino de aceite, y fue declarado Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía; o la necrópolis de la Edad del Bronce

Vías Verdes de Andalucía

	VÍAS VERDES DE ANDALUCÍA	Provincia	Longitud (km)
1	Camino Natural Vía Verde de Entre Ríos	Cádiz	16,20
2	Vía Verde Puerto Real - San Fernando	Cádiz	8,25
3	Vía Verde de Matagorda	Cádiz	3,60
4	Vía Verde de La Sierra	Cádiz – Sevilla	36,00
5	Vía Verde Sierra Norte de Sevilla	Sevilla	18,70
6	Vía Verde de Itálica	Sevilla	2,75
7	Vía Verde del Ronquillo	Sevilla	9,20
8	Vía Verde de Las Lagunas *	Sevilla	9,00
9	Vía Verde de la Campiña	Córdoba - Sevilla	91,40
10	Vía Verde del Guadiato y Los Pedroches*	Córdoba	35,80
10b	Vía Verde del Cerco	Córdoba	2,00
10c	Vía Verde Peñarroya-Pueblo Nuevo	Córdoba	3,30
11	Vía Verde de Fuente Obejuna	Córdoba	5,80
12	Camino Natural Vía Verde del Aceite	Jaén- Córdoba	128,00
13	Vía Verde de Linares	Jaén	6,60
14	Vía Verde de Vadollano	Jaén	6,70
15	Camino Natural Vía Verde FC. Baeza Utiel (tramo CN VV del Guadalimar)	Jaén	15,00
16	Camino Natural Vía Verde FC. Baeza Utiel (tramo CN VV Segura - Reolid)	Jaén - Albacete	46,50
17	Camino Natural Vía Verde del Guadiana	Huelva	16,70
18	Camino Natural Vía Verde de los Molinos del Agua	Huelva	34,00
19	Vía Verde de Río Tinto	Huelva	5,50
20	Vía Verde Tharsis Odiel *	Huelva	30,00
21	Vía Verde de Lucainena de las Torres	Almería	15,50
22	Vía Verde de Sierra Nevada	Granada	1,65
23	Camino Natural Vía Verde FC Guadix Almendricos	Granada-Almería	98,60
23b	Camino Natural Vía Verde del FC. Guadix -Almendricos (tramo Arboleas)*	Almería	20,90
23c	Vía Verde FC Guadix Almendricos (tramo Huerca-Overa -Almendricos)	Almería - Región de Murcia	20,00
24	Vía Verde del Rincón de la Victoria	Málaga	0,82
		TOTAL	688,47

Nota: Se incluyen tramos continuos compartidos con otras provincias vecinas por lo que hay duplicación de kilometrajes (FFE, 2023)

(*) Vías Verdes con tramos en obras



de Fuente de Ramos, que contiene varios enterramientos de cueva artificial y junto al que se han hallado tumbas excavadas en la roca, pertenecientes a una necrópolis hispano-musulmana.

Y entre medias, las viejas estaciones que aún mueven a la nostalgia, aunque solo la de Navalagrulla permanece sin uso y en su estado original. Las de Puerto Serrano, Coripe y Olvera han sido rehabilitadas como hoteles-restaurante de carácter tradicional, mientras que la Estación de Zaframagón está funcionando como Centro de Interpretación y Observatorio de buitres. Otros servicios como alquiler de bicicletas, aseos adaptados, casas y apartamentos rurales, áreas de juego infantiles, centros de interpretación o incluso observatorios astronómicos, también los encontrará el viajero si recalca en alguna de estas antiguas estaciones que nunca vieron pasar a viajeros en tren.

Paseo por la Campiña

Los más 91 kilómetros que recorría el tren llamado popularmente el Marchenilla, que unieron durante más de 80 años Valchillón

(Córdoba) y Marchena (Sevilla), constituyen hoy la Vía Verde de la Campiña siendo también Camino Natural en su discurrir por la provincia de Córdoba. La línea fue construida por la Compañía de Ferrocarriles Andaluces en 1885 y atravesaba las campiñas cordobesa y sevillana, ofreciendo una ruta alternativa a la línea de la Compañía de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (M.Z.A.), que cruzaba el Valle del Guadalquivir que unía Córdoba y Sevilla, desde 1859. De esa competencia entre las dos líneas, la que salió peor parada fue la línea Valchillón-Marchena, que discurría dentro del municipio de Écija y que tuvo que optar por un trazado más sinuoso y difícil, atravesando Sevilla por el sur, a través de Marchena. Por ello, se vio muy pronto que no podía competir con el trayecto realizado por M.Z.A., que era más directo, rápido y sencillo para el transcurrir de los trenes, y fue integrada en Renfe en 1941.

Cuando entre 1965 y 1971 se cerraron más de 160 kilómetros de vías férreas, entre ellas se encontraba la de Valchillón-Marchena, que fue desmantelada en 1970 y convertida en Camino Natural Vía Verde de la Campiña

Panel informativo en el Camino Natural Vía Verde de la Campiña a su paso por Valchillón provincia de Córdoba.

en 2005. Un primer tramo de 26 kilómetros transcurre por tierras cordobesas, para continuar después por tierras sevillanas, separadas ambas provincias por el río Garabato. Con tres estaciones, dos apeaderos, un túnel y 10 puentes/viaductos, la ruta recorre el antiguo trayecto ferroviario desde Valchillón, a 7 kilómetros de Córdoba y pasa por Guadalcazar, La Rambla, La Carlota, Fuente Palmera (Córdoba) y Écija, La Luisiana, Fuentes de Andalucía hasta llegar a Marchena (Sevilla), transcurriendo por el valle del Guadalquivir durante un pequeño tramo, para adentrarse más adelante, en la campiña cordobesa pasando por las riberas de los ríos Guadajoz, el Guadalmezán y la Marota.

Durante un tramo de 28 kilómetros, el viajero no encontrará ninguna población a su paso. Solo algunas estaciones dispersas

recuerdan el alma ferroviaria del camino. Por tanto, toca dejarse envolver por el silencio de los campos del entorno. Más adelante espera el rumor de las aguas del río Guadajoz y de los arroyos del Temple, de La Torvisca y de La Marota, que rodean de bosques de ribera donde encuentran refugio garzas reales, perdices, cernícalos y aguiluchos.

Y en las cercanías del camino, esperan una visita Écija y Marchena. En el primero perviven numerosos palacios, entre los que destaca el de Peñaflor (s. XVIII), conocido también como el palacio de los balcones largos declarado Bien de Interés Cultural, iglesias, casas palacio, conventos, miradores, mosaicos, y retablos callejeros. En Marchena interesa su muralla con sus tres puertas de acceso, levantada durante el dominio musulmán y que actualmente rodea el barrio medieval de San Juan. 🌿

Larga recta por la sugerente Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla.





Las Vías Verdes
se extienden por Europa
para la movilidad activa,
cotidiana o de turismo,
y el ocio

Iniciativas pioneras y ejemplos de éxito han puesto de manifiesto el papel esencial de las vías verdes en la protección del patrimonio ferroviario, y sus grandes beneficios para la movilidad activa han motivado la extensión de las vías verdes por toda Europa.

● **Texto:** Mercedes Muñoz Zamora,
directora de la Asociación Europea de Vías Verdes

Vías Verdes, una familia en Europa

Recorrido matinal
hacia el colegio
y el trabajo en
una vía verde sin
tráfico a través
de una zona
residencial (Bristol
& Bath NCN-4).

© J. Bewley/Sustrans



El origen de la iniciativa Vías Verdes en Europa fue evitar la pérdida de patrimonio ferroviario, mantener la propiedad pública y dar continuidad a las líneas, aspecto esencial para establecer itinerarios ininterrumpidos. Gracias a las vías verdes se realiza el mantenimiento y la recuperación de infraestructura y patrimonio ferroviario, en particular puentes y túneles, que no se realizarían de no tener este uso.

Las vías verdes son infraestructuras seguras y accesibles, segregadas para uso exclusivo no motorizado y socialmente inclusivas, que ofrecen a un público muy amplio acceso a infraestructuras de movilidad activa. Además, presentan un valor añadido medioambiental y patrimonial, ya que muchas de ellas aprovechan infraestructuras de transporte preexistentes, como antiguas líneas de ferrocarril o caminos de canales.

Hay muchos ejemplos en toda Europa que demuestran su gran interés y su impacto positivo en la movilidad activa (por ejemplo, Bélgica, Francia, España, Italia, etc.), y nuevos países están participando con nuevas iniciativas, como Letonia, Serbia, Eslovaquia. Las vías verdes son muy útiles tanto para la comunidad local como para los visitantes.

El Parlamento Europeo (PE) recomienda la transformación de las líneas ferroviarias en desuso como vías verdes, dentro de una estrategia para el turismo sostenible. Asimismo, promueve la estrategia Europea de la Bicicleta, recomendando la realización de infraestructuras seguras y accesibles, segregadas para uso exclusivo no motorizado y socialmente inclusivas, siendo todas estas características esenciales de las vías verdes.

Aunque no existe una fuente concreta y resulta difícil conocer con exactitud el número total de kilómetros, se calcula que hay unos 100 000 kilómetros de vías férreas en desuso, de los que aproximadamente un 20 % se han convertido en vías verdes, por lo que existe un gran potencial de crecimiento a escala europea.

Hay una gran disparidad de situaciones en el desarrollo de vías verdes y de existencia de información sistemática y actualizada. Hay países o regiones con una gran tradición que iniciaron el proceso de reconversión de las

vías verdes en los noventa del pasado siglo, e incluso en los ochenta, y otros en los que es prácticamente inexistente, con apenas alguna iniciativa puntual.

España

Entre los primeros países está España, donde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) ya en el año 1993 elaboró un inventario de vías de ferrocarril en desuso, que alcanzaban los 7600 kilómetros, incluyendo 954 estaciones, 501 túneles y 1070 puentes. En la actualidad cuenta con más de 3300 kilómetros de vías verdes y 125 estaciones recuperadas. La información detallada del Programa, y ejemplos de realizaciones, se pueden encontrar en otros artículos de este monográfico para celebrar los 30 años del Programa Vías Verdes.

Reino Unido

En Reino Unido el origen de las vías verdes está en la conversión del antiguo ferrocarril Bristol Bath que realizó Sustrans entre 1979 y 1986. Esta vía verde de 27 kilómetros de longitud es la vía verde más popular del Reino Unido, y ha sido además el germen de la Red Nacional Ciclista (RNC).

La RNC, desarrollada y construida por Sustrans junto con numerosas autoridades locales y socios de todo Reino Unido, cuenta con más de 20 000 kilómetros de vías ciclistas, 8400 de los cuales son de uso exclusivo no motorizado y el resto de uso compartido; y utiliza vías férreas en desuso, carreteras secundarias, caminos de sirga de canales y vías de tráfico limitado en pueblos y ciudades.

Sustrans, que es el acrónimo de *Sustainable Transport*, es una organización benéfica sin ánimo de lucro que desde 1977 trabaja para hacer posible desplazamientos a pie, en bicicleta y en sillas de rueda. A través de Railway Paths Ltd, organización benéfica vinculada a Sustrans y creada en 1998, ha realizado la compra de secciones de líneas de ferrocarril para evitar la fragmentación de las líneas y garantizar la continuidad de los itinerarios.

El Plan Escocés de Vías Verdes, que lleva a cabo Sustrans con comunidades locales y numerosos colaboradores, está financiado por el departamento de Transportes de Escocia en el marco del compromiso del progra-

ma de Gobierno escocés de incrementar la movilidad activa. Es uno de los programas destacados de esta organización, y tiene como objetivo hacer más accesibles y atractivas las vías locales de la RNC para facilitar la movilidad activa en bici, caminando y en sillas de ruedas, aunando los beneficios de los desplazamientos activos con el disfrute del entorno natural. La metodología participativa aplicada a un caso práctico, en Bo'ness, cerca de Edimburgo, les hizo merecedores del primer premio Europeo de Vías Verdes 2021 de iniciativas ejemplares.

Bélgica

En Bélgica, el RAVel (Réseau Autonome des Voies Lentes/ Red Autónoma de Vías Lentas) nació con el objetivo de proteger el patrimonio ferroviario en desuso de la Región Valona debido al creciente cierre de líneas ferroviarias, y darle un uso social. En 1991 se estimaban 1600 kilómetros de líneas en desuso en Bélgica, mayoritariamente situadas en la Región Valona.

El concepto de RAVel se lanzó en 1995. En 1997, Valonia firmó un contrato marco con la SNCB (Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas) que permitió a la SNCB realizar un contrato de arrendamiento enfitéutico de 99 años para cada línea. De esta forma, el Servicio Público de la Región Valona (SPW), administración pública responsable de la movilidad, puede convertir las líneas en desuso en vías verdes e incluirlas en el RAVel. El SPW asume el coste de las obras: firme, estructuras de ingeniería como puentes o túneles, aseguramiento de las intersecciones, señalización direccional y los costes extraordinarios de mantenimiento. A través de un Convenio de mantenimiento firmado con SPW, las autoridades locales se encargan del mantenimiento ordinario (limpieza de la vía verde, poda de árboles y arbustos, retirada de basuras...).

El programa RAVel es especialmente interesante, ya que se trata de un concepto regional apoyado por el Gobierno valón, además de una red de transporte oficial con un estatus similar al de la red de carreteras y, también, porque los

Viaducto de Reichensteiner en el Vennbahn, vía verde transfronteriza de 125 km, ejemplo de cooperación y de producto turístico desde su inauguración. Una visita imprescindible.



terrenos ferroviarios en desuso fueron objeto de un proceso único de cesión y arrendamiento (adquisición de uso). La adquisición de los derechos de uso de los terrenos ocupados por las antiguas líneas ferroviarias permitió a la Región Valona embarcarse en un proyecto ambicioso y mantener el control de las obras y la gestión de las vías verdes una vez en servicio. Asimismo, la imagen común de toda la señalización refuerza su visibilidad como plan regional.

En 2004 se incorporaron las vías navegables (canales y ríos) en la red RAVeL. El Programa Vías Verdes de Valonia consta actualmente de más de 1450 kilómetros de red, la mitad de ellos trazados sobre vías férreas en desuso y la otra mitad sobre caminos de servicio de vías navegables –canales y ríos–. Desde el año 2004, el RAVeL adopta la definición de la Declaración de Lille, promovida por la EGWA (Asociación Europea de Vías Verdes). En la Región Valona quedan aproximadamente 200 kilómetros de antiguos ferrocarriles por transformar.

Un notable ejemplo de transformación es la Vennbahn, vía verde transfronteriza de 125 kilómetros que utiliza la antigua vía de ferrocarril que unía Aquisgrán con el Norte de Luxemburgo, y que discurre por tres países, Alemania, Bélgica y Luxemburgo. Realizada con fondos europeos, desde su inicio ha tenido una promoción conjunta. El próximo 1 de julio celebra su décimo aniversario, y se ha convertido en toda una referencia internacional y en gran atractivo turístico para toda la región fronteriza.

Otro ejemplo destacado de la densa red valona es la vía verde transfronteriza que conecta Lieja con Aquisgrán. Es el resultante de la transformación de 2 líneas ferroviarias en desuso, las líneas 38/39. Tiene una alta calidad en su conjunto y es un claro ejemplo del objetivo del programa RAVeL para favorecer la movilidad cotidiana, el ocio y el turismo. La conexión de las vías verdes en una red continua, para favorecer la movilidad activa, y los itinerarios de larga distancia son prioridades para la Región Valona.

En Flandes la situación es bien distinta. La región flamenca tiene una acción descentralizada y las iniciativas son provinciales y loca-

les. El total general de vías verdes en Flandes utilizando todas las líneas ferroviarias es de 342,5 kilómetros. Se han desarrollado de forma más destacada las vías verdes y ciclovías que utilizan caminos de servicio de canales, que conforman una densa red.

Luxemburgo

Luxemburgo es también un país comprometido con el desarrollo del uso de la bicicleta para la movilidad cotidiana y el turismo, y se caracteriza por su altísima recuperación de las antiguas líneas de ferrocarril que alcanzan 120 kilómetros de vías verdes, que suponen más del 90 % de las vías de ferrocarril en desuso y, por tanto, el 20 % de sus 600 kilómetros de ciclovías realizadas y señalizadas.

Además de la mencionada Vennbahn, destaca la vía verde Piste Cyclable d'Echternach (en su denominación original), que utiliza un antiguo ferrocarril y conecta la ciudad de Luxemburgo con Echternach, capital cultural e histórica de la región. Es uno de los itinerarios "Greenways Heritage", que vinculan vías verdes con patrimonio UNESCO; en este caso, el casco antiguo y las fortificaciones de la ciudad de Luxemburgo como notable ejemplo de arquitectura militar que abarcó varios siglos.

Portugal

En Portugal, el programa de Ecopistas, en su denominación original, identifica las vías verdes de origen ferroviario y se inició en 2001. Tienen una imagen común, y son vías verdes de gran calidad. Infraestructuras de Portugal, responsable de los ferrocarriles, cuenta con una red no operativa de aproximadamente 1000 kilómetros distribuidos en 19 líneas, de los cuales 336 kilómetros están en uso como ecopistas, 245 kilómetros en proyecto o en construcción y 650 kilómetros con contratos para su transformación. Infraestructuras de Portugal lleva a cabo convenios con los municipios por donde discurre la línea de forma agrupada, para su transformación.

El programa de Ecopistas es en origen muy similar al español, de hecho, la propia FFE asesoró en la puesta en marcha del plan; aunque desde hace unos años han cambiado el sistema de pago del alquiler por la compensación en especie. Este cambio en el modelo



Ecopista do Minho. Inaugurada en 2004 la ecopista do río Minho en Portugal, utiliza la antigua línea de ferrocarril y ofrece vistas increíbles del río, jalonado por fortificaciones a ambos de la frontera.

de concesión ha estado motivado por la gran dificultad que suponía para los municipios el pago del alquiler del suelo, a lo que tienen que añadir el coste del mantenimiento de la vía verde. Los pequeños municipios no podían hacer frente al coste de alquiler de la vía, lo que suponía un límite para el desarrollo de las ecopistas. La compensación del pago del alquiler mediante el pago en especie resuelve este problema, ya que los municipios pueden compensar el pago por los gastos realizados en la adecuación de la vía, mantenimiento, conservación, limpieza y control de la vegetación. Este cambio en el modelo del contrato de concesión, que permite el pago en especie, ayuda enormemente al desarrollo y mantenimiento de las vías verdes.

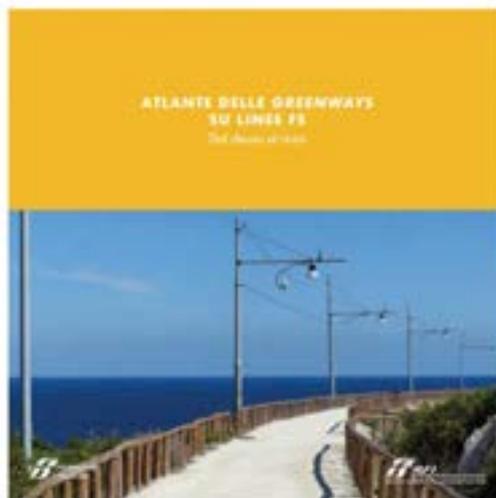
La concesión incluye puentes, viaductos, túneles, etc., y la posibilidad de rescisión del contrato si el interés público justifica la reanudación del transporte ferroviario.

Italia

En Italia también hay disponible información detallada de las vías de ferrocarril en desuso, las cuales ascienden a más de 7000 kilóme-

tros, de los que ya están transformados en vías verdes aproximadamente 1000 kilómetros.

Las vías verdes en Italia se han creado principalmente por iniciativa de las autoridades locales, sin que exista una estrategia nacional para promover la reutilización de las vías férreas en desuso como vías verdes. Debido a esta ausencia de plan nacional, se utilizan igualmente distintas denominaciones



El Atlas de Vías Verdes sobre vías de ferrocarril de RFI. Incluye ejemplos de buenas prácticas de transformación de vías de ferrocarril en desuso en vías verdes en Italia.

para estos itinerarios ciclo-peatonales, que de forma habitual hacen referencia a su condición de antigua ferrovía; también utilizan la denominación en inglés *greenway*.

Las vías verdes existentes presentan una gran variedad de soluciones técnicas. La señalización y los servicios suelen ser muy diferentes entre sí, lo que limita la difusión de la identidad de vía verde y los beneficios para el país.

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) fue la primera organización nacional, y la única por el momento, que ha intentado llenar este vacío, sustituyendo a los organismos nacionales competentes en la promoción de una visión unificada de las iniciativas locales de vías verdes. Propietaria mayoritaria de las líneas en desuso, promueve de forma muy activa su transformación. Ha llevado y lleva a cabo una campaña para movilizar a las autoridades locales para transformar las antiguas vías en vías verdes.

Entre otras acciones ha realizado diversos atlas, que incluyen cartografía y ejemplos concretos de buenas prácticas en la transformación de las vías verdes que utilizan líneas en desuso a largo de todo el país, de gran interés, y para animar a los ciudadanos a su utilización en bici y caminando. RFI promueve además el uso de la bici en el tren, y el tren para acceder a las vías verdes y ciclovías. La iniciativa de promoción continuada a lo largo del tiempo ha hecho merecedora a RFI de un premio europeo de iniciativas ejemplares (2021).

Francia

Francia cuenta con fantásticas vías verdes que utilizan antiguas vías ferroviarias y caminos de sirga de canales. Aunque no existe como tal un programa nacional de vías verdes, las vías verdes forman parte del código de la carretera y se destinan a la circulación no motorizada.

Voie Verte de Gaves (Vía Verde de Gaves) en el corazón de los Pirineos, la primera vía verde de Francia totalmente accesible.

© Voie vertes de Gaves



La Vía Verde de Cluny a Givry, la primera vía verde de Francia y antigua vía férrea en desuso ganadora del primer Premio Europeo de las Vías Verdes (EGA) en 2003, fue la precursora del desarrollo de la Borgoña en bicicleta, una red ciclista de más de 700 kilómetros que es un punto de referencia para el turismo francés e internacional, con un gran impacto económico.

La Vía Verde de Gaves, en los Pirineos, en las proximidades de Lourdes, es otra vía verde emblemática por el esfuerzo realizado para conseguir la plena accesibilidad. Es la primera vía verde de Francia en obtener el sello Tourisme et Handicap para cuatro discapacidades: mental, motriz, auditiva y visual. Obtuvo este sello gracias a las mejoras de seguridad introducidas en la vía verde en 2004 y a la introducción de señalización adaptada en 2010, que le hizo merecedora de un premio europeo de vías verdes en 2009.

Las vías verdes están incluidas en el Plan Destino Francia, Plan de Recuperación y Transformación del Turismo; indicadas como referencia en las medidas de inversión en infraestructuras de turismo sostenible y desarrollo de la movilidad activa, y susceptibles de recibir por ello fondos Next Generation.

Irlanda

En Irlanda, el gran éxito de la Vía Verde Great Western Greenway, de 42 kilómetros y finalizada en 2011, ha sido una inspiración para posteriores desarrollos en el país y ha influido notablemente en la realización de la Estrategia para el desarrollo futuro de vías verdes nacionales y regionales de Irlanda. El Plan se realizó como una excelente oportunidad para desarrollar nuevas vías verdes de una manera que pudiera transformar más áreas rurales en todo el país, brindar una experiencia realmente fantástica para los visitantes y la población local, y contribuir a la salud de la nación.

Irlanda cuenta con vías verdes icónicas de gran calidad y acabado, globalmente son un gran éxito y están en continuo crecimiento, para ello, cuentan con financiación específica y continuada en el tiempo. Destaca la colaboración interinstitucional de todos los departamentos, y reuniones anuales para el intercambio de buenas prácticas que ayuden a dinamizar y sacar el máximo aprovechamiento de las vías verdes, incluida la creación de empleo.

Otras vías verdes destacadas que utilizan también antiguas vías de ferrocarril son la de

Great Western Greenway. El éxito de esta fantástica vía verde inspiró la realización de otras vías verdes en Irlanda, y el Plan Nacional de Vías Verdes.



© Great Western Greenway

Waterford, igualmente fantástica y un ejemplo de cooperación pública y privada. También la de Limerick, antes conocida como Great Southern Trail (GST), iniciada por un grupo de voluntarios que desde 1991 y durante más de 25 años promovieron y llegaron a ejecutar tramos de la vía verde, hasta que en 2017 el Limerick County Council asumió la gestión de la vía verde, realizando las obras del túnel de Barnagh y otros trabajos hasta convertirla en una gran atracción con amplia promoción.

El interés por la transformación de vías de ferrocarril en desuso ha motivado la puesta en marcha de campañas lideradas por grupos locales creados específicamente con este objetivo, inspirados en la acción del grupo pionero GST, y su incansable acción en el tiempo, que condujo a la realización de la Vía Verde de Limerick.

Letonia

Las vías verdes de Letonia son un claro ejemplo de la influencia de otros países en la puesta en marcha de un proyecto nacional

en la zona del Báltico. La Asociación de Vías Verdes de Letonia se formó en 2014 a raíz de la participación de sus promotores en proyectos europeos con EGWA y sus socios, entre los cuales la FFE, que lideró el primero de los proyectos. Durante la realización de estos proyectos los socios de Letonia comprobaron el gran interés de las vías verdes.

Su trabajo se basa en la conversión en vías verdes de un extenso patrimonio de líneas ferroviarias en desuso. Para ello han puesto en marcha varios proyectos, entre los que destaca el proyecto Interreg trans-

Rehabilitación de puentes hundidos, tarea esencial para el despliegue de vías verdes en Letonia. En la imagen el puente de Briedes, también conocido como el puente de la EGWA, conmemora la colaboración de la Asociación Europea en el desarrollo de las vías verdes de Letonia.



fronterizo Green Railway -con sus vecinos de Estonia-, que ha permitido poner a disposición de los usuarios unos 300 kilómetros de vías verdes en esos territorios. Entusiastas de las vías verdes promueven enérgicamente la iniciativa en otros países bálticos.

Un aspecto muy interesante de la Asociación de Vías Verdes de Letonia es su participación en un acuerdo tripartito con los Ferrocarriles Estatales de Letonia (Latvijas Dzelzceļš) y los municipios locales, para el uso de dos de los antiguos corredores ferroviarios que fueron desmantelados hace relativamente poco tiempo y que son de relativa larga distancia. La participación de la Asociación de Vías verdes de Letonia en el acuerdo tiene como objetivo garantizar que las antiguas vías férreas se utilicen con fines turísticos, de acuerdo con la definición de vías verdes, y que el uso del terreno sea de carácter gratuito.

La otra parte de las antiguas vías férreas utilizadas como vías verdes pertenece a los municipios o a propietarios privados de terrenos, que tienen a su vez acuerdos con los municipios para su utilización como vías verdes, o a la Administración pública responsable de los Bosques Estatales de Letonia.

La longitud actual de las vías verdes en Letonia es de aproximadamente 470 kilómetros, distribuidos en los siguientes tramos, con indicación de la propiedad del suelo:

- Rīga-Ērgļi (acuerdo tripartito) - 98 km
- Melturi-Gulbene-Vīkaka (acuerdo tripartito, pequeñas excepciones en el municipio de Gulbene) - 180 km
- Valmiera-Ainaži (terrenos privados en convenio con los municipios, Bosques Estatales de Letonia) - 87 km
- Valka/Valga - Ape (terreno privado en convenio con los municipios, Bosques Estatales de Letonia, caminos públicos) - longitud aproximada en Letonia de 10 km
- Lāde-Mazsalaca (terrenos municipales, bosques estatales) - 95 km

Serbia

En Serbia, la Yugo Cycling Campaign, organización para la promoción del uso de la bicicleta, llevó a cabo el proyecto "Transformación de vías férreas abandonadas



© City of Uzice

Vía verde en Uzice (Serbia), la primera vía verde de Serbia que cuenta con gran apoyo de la comunidad local.

en vías verdes en Serbia", financiado por el Ministerio de Transportes de la República de Serbia (2015-2016). Se analizaron varios cientos de kilómetros de vías férreas en más de 30 municipios (situación, propiedad de las infraestructuras e instalaciones). Se propusieron unas 20 secciones para la elaboración detallada de desarrollo de proyectos, y la reconstrucción de 15 estaciones de ferrocarril abandonadas. La primera vía verde se construyó en Uzice, reconocida con un premio Europeo de Vías Verdes en 2017.

Otro reciente proyecto europeo "Promoción de la red de Vías Verdes de los Balcanes Occidentales" (2022), realizado con el apoyo del Fondo para los Balcanes Occidentales, ha permitido promover la continuación de las vías verdes con los países vecinos. Uno de los resultados del proyecto es la creación de una plataforma que ofrece la identificación y estudios preliminares de vías verdes a los gobiernos locales para que puedan llevar a cabo su realización. Actualmente, se encuentran en la búsqueda de financiación que les permita llevar a cabo la transformación en vías verdes. Este estudio tiene además como objetivo proponer el establecimiento de una nueva ruta EuroVelo a lo largo del antiguo ferrocarril de vía estrecha entre Belgrado, Sarajevo, Mostar, Dubrovnik y Herceg Novi. El proyecto ha sido liderado por Yugo Cycling Campaign de Belgrado, con socios de Serbia, Bosnia Herzegovina y Montenegro, y su realización permitirá reconectar países de la antigua Yugoslavia

a través de vías verdes de origen ferroviario, basándose en la cooperación.

Eslovaquia

En Eslovaquia, gracias al proyecto europeo SIGWAY Sport in greenways, Deporte en Vías Verdes, co-financiado por el programa Erasmus+, existen referencias de la Vía Verde Cyklokorytnička (Ružomberok - Korytnica) en la región de Liptov en el norte de Eslovaquia. Gran parte de los trabajos para su conversión se han hecho de forma voluntaria, incluyendo el alquiler de maquinaria, lo que pone de manifiesto el gran interés de la comunidad local por realizarla. Hay que destacar que la cooperación y el interés local son una constante en el desarrollo de las vías verdes.

El importe elevado del alquiler del suelo o compra se cita como hándicap para la transformación de vías de ferrocarril en vías verdes en Eslovaquia, y es un problema recurrente en buena parte de Europa.

Conclusión

Todos estos ejemplos, a los que se podrían añadir muchos más, muestran claramente que las vías verdes son una infraestructura ideal para la movilidad activa, el ocio activo, la práctica deportiva cotidiana y el turismo sostenible.

Existen por toda Europa líneas de ferrocarril abandonadas de corto o largo recorrido,

que suman miles de kilómetros. También existe una red muy importante de caminos de servicio de canales y otras vías navegables que pueden integrarse para construir una red conectada para uso no motorizado, caminando, en bici, o en silla de ruedas. Bélgica, Francia, UK, Irlanda, cuentan con numerosos ejemplos de ello.

Antiguas vías de ferrocarril y caminos de canales son una base imprescindible para construir una Red Verde Europea, "que integre como elemento principal las Vías Verdes y, en menor medida, carreteras con tráfico reducido y lento acondicionadas, que permita al mismo tiempo una oferta tanto de itinerarios continuos de larga distancia, como una malla local para los desplazamientos y el ocio de proximidad, apoyándose sobre el desarrollo de un conjunto de servicios que la haga atractiva", como ya preconizó la EGWA en 2000 en la Declaración de Lille, refrendada en la Declaración de Madrid en 2010, para facilitar la movilidad activa, por necesidad ambiental y por salud.

Para ello, es importante encontrar fórmulas de colaboración con todas las partes implicadas, que den como resultado itinerarios seguros, accesibles y atractivos para conseguir el mayor desarrollo de la movilidad activa, y en donde el pago del alquiler del terreno por el que discurren las vías no suponga para los municipios un severo límite para su transformación o mantenimiento.

Anuncio del 11º Premio Europeo de Vías Verdes que reconoce las buenas prácticas en vías verdes en Europa.



La Asociación Europea de Vías Verdes (EGWA o AEVV) es una asociación internacional sin ánimo de lucro, creada en 1998 en Namur (Bélgica) con el objetivo de promover las vías verdes en Europa. Reúne más de 50 organizaciones de 16 países, comprometidos con el desarrollo de las vías verdes y la movilidad activa. Desde 2009, tiene su sede ejecutiva en Madrid, en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que ostenta la Secretaría General.

La AEVV está abierta a socios de toda Europa que compartan sus objetivos. www.aevv-egwa.org 🌿

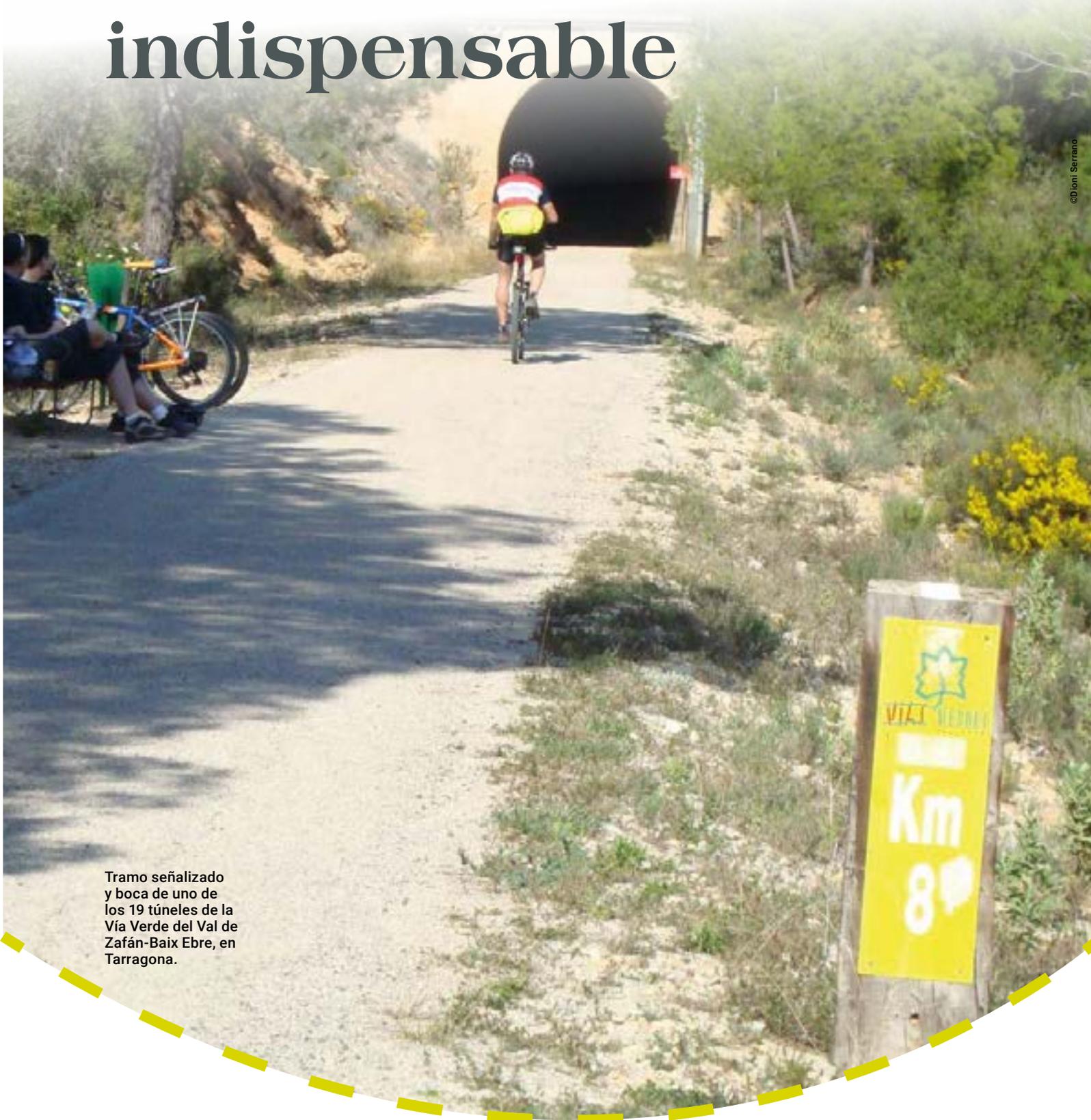


El papel de Adif en el desarrollo de las vías verdes en España

El Programa Vías Verdes centra su actuación en la reutilización de líneas de ferrocarril que han quedado sin uso para conformar una nueva red de itinerarios en entornos naturales al servicio de la movilidad sostenible y el desarrollo rural. Como propietario de un vasto patrimonio ferroviario formado por miles y miles de kilómetros de antiguas líneas y de trazados inacabados, Adif juega un papel central en el desarrollo de todas las fases del Programa, desde la inicial hasta que la vía verde es operativa, manteniendo la titularidad del activo a lo largo del tiempo.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: FFE-Vías Verdes

Un actor indispensable



©Dioni Serrano

Tramo señalizado
y boca de uno de
los 19 túneles de la
Vía Verde del Val de
Zafán-Baix Ebre, en
Tarragona.

En sus tres décadas de funcionamiento, el Programa Vías Verdes ha transformado más de 3300 kilómetros de antiguos trazados ferroviarios fuera de uso en nuevos itinerarios accesibles y seguros para desplazamientos no motorizados que, además, permiten la puesta en valor del patrimonio histórico y cultural del ferrocarril español de los siglos XIX y XX. El Programa sigue el principio de reutilización de la economía circular, al transformar un activo, los terrenos ferroviarios sin uso, para realizar funciones distintas para las que fue creado, entre ellas la movilidad sostenible, la práctica de una nueva cultura del ocio y del deporte al aire libre, el turismo ecológico y el desarrollo rural de la España vaciada. Son valores muy enraizados en la sociedad actual que contribuyen a explicar la elevada aceptación de las vías verdes en España.

La consolidación en estos 30 años de una extensa red de vías verdes a lo largo del territorio español, formada por más de un centenar de itinerarios acondicionados para el uso de senderistas, ciclistas y personas con movilidad reducida en entornos naturales, es un reflejo de la madurez del Programa. Su labor, no obstante, está lejos de finalizar, pues todavía quedan más de 4000 kilómetros de vías sin servicio susceptibles de formar parte de esta red. Ampliar y extender esta malla con nuevas vías verdes interconectadas entre sí es el objetivo que persigue el Programa en los próximos años.

Colaboración institucional

Una de las principales fortalezas del Programa, y base de su funcionamiento, es la colaboración institucional entre las administraciones públicas. Este es el sistema que se emplea para construir las vías verdes desde que en 1995 se firmó el convenio que dio origen a Vías Verdes, suscrito por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Moptma), Renfe, Feve y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), y luego continuado por sus sucesores naturales del sector público, y en el que también colaboran otras administraciones. En este modelo, los actores implicados, pertenecientes a los tres niveles de la Administración pública española

(estatal, autonómico y local) colaboran con arreglo a sus respectivos ámbitos competenciales, configurando una suerte de gobernanza conjunta en la que todos aportan su pequeño pero imprescindible grano de arena en las distintas fases de cada proyecto, con el objetivo de alcanzar un resultado que sea de utilidad para el ciudadano.

De forma esquemática, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) participa a través de Adif, propieta-



rio de los terrenos e infraestructuras ferroviarias, y de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, responsable de la coordinación y promoción del Programa, de la redacción de proyectos y de asesorar a las entidades interesadas, además de ser titular de la marca Vías Verdes. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación es el principal financiador del acondicionamiento de los antiguos trazados, obras que se ejecutan en el marco del Programa Caminos Naturales con fondos

de la Administración pública o de la UE. Finalmente, las comunidades autónomas, las diputaciones provinciales y forales y los ayuntamientos, que por su implantación en el territorio son los actores más cercanos y los mejores conocedores de las infraestructuras ferroviarias, y que están respaldados por colectivos ciudadanos, llevan a cabo la gestión de las vías verdes, encargándose de su mantenimiento y de la promoción de las rutas.

Locomotora de vapor tipo Mikado, de 1917, en la estación de Cabra (Córdoba), en la Vía Verde del Aceite.



Patrimonio en desuso

En este sistema, el papel que desempeña Adif es clave como titular de los terrenos, infraestructuras y equipamientos anexos en las líneas cerradas o no construidas, que constituyen la materia prima que necesita el Programa para funcionar. Es el mayor propietario de antiguas vías y estaciones de España, pero no el único. En su inventario general consta hoy en día la existencia de 4688 kilómetros de líneas en desuso, tanto de ancho ibérico como de ancho métrico. De ellos, 1806 kiló-

metros han sido acondicionados como vías verdes (sumando una superficie conjunta de 35 860 m²), lo que supone más de la mitad de la red de caminos naturales vías verdes existente en España, y otros 2882 kilómetros son susceptibles de serlo en el futuro. Este vasto patrimonio ferroviario es la gran aportación material de Adif a este Programa iniciado en la década de los años 90, cuando la red ferroviaria era gestionada por Renfe y Feve.

Desde que en 2005, tras la segregación de Renfe, asumió la titularidad de la red ferroviaria-

El río Bidasoa es el compañero inseparable de la Vía Verde del Bidasoa en Navarra.



ria de interés general, el nuevo administrador de las vías promovió un importante cambio en el tratamiento de las líneas que habían perdido la funcionalidad para la que fueron creadas. Frente a la práctica de finales del siglo pasado, consistente en el traspaso o el otorgamiento de concesiones por 99 años, lo que prácticamente suponía que estos antiguos trazados desaparecían del control del Estado, generalizó la fórmula del arrendamiento por periodos de 20 años. Con ello se garantizaba no solo la construcción y conser-

vación de la vía verde durante al menos dos décadas, sino, sobre todo, el mantenimiento de la titularidad de la infraestructura a lo largo del tiempo. Este cambio de paradigma ha permitido a Adif conservar y controlar lo que hoy es un vasto sistema de red, formado por miles de kilómetros de líneas en desuso, trazados inacabados y caminos, susceptibles de ser algún día vías verdes, pero que principalmente están al servicio de las necesidades del Estado para aplicaciones como, por ejemplo, el tendido de fibra óptica.

Una aguada, un contrato

La conservación y puesta en valor del rico patrimonio de las líneas sin uso es una de las funciones principales del Programa Vías Verdes. En los antiguos trazados se construyeron puentes, viaductos, túneles, obras de fábrica menores, taludes y trincheras, elementos necesarios en su día para propiciar el paso del tren y que hoy, tras ser recuperados, contemplan el paso más tranquilo de senderistas y ciclistas. Estas obras de ingeniería civil son, junto a las estaciones, el principal legado del ferrocarril español de los siglos XIX y XX, aunque no el único.

Es habitual que las vías verdes también conserven otros elementos menores, pero de naturaleza inequívocamente ferroviaria, que evocan el mismo pasado. Generalmente están situados en la zona de las estaciones. Allí podemos encontrar depósitos, tope-ras, semáforos, aguadas, mesas de enclavamiento y hasta tramos de vía con carril, locomotoras y vagonetas.

La petición de mantener estos elementos en las vías verdes, para evitar que se borre la huella del ferrocarril en el territorio, procede por regla general de las entidades locales. Adif, que también fomenta esta práctica, suele acceder. Y lo hace con un tratamiento singular, ya que todos y cada uno de los elementos ferroviarios que quedan en la vía verde son objeto de un contrato específico de cesión por 20 años. “Una aguada, un contrato, un semáforo, un contrato”, explican desde el organismo titular de los mismos. Adif se lo cede a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que a su vez se lo cede a la entidad local que gestiona la vía verde. Con este doble control se garantiza la conservación del elemento en buen estado y que el patrimonio ferroviario público no se acabe perdiendo, como ocurría en el pasado.





La frondosidad de los valles guipuzcoanos vista desde uno de los 29 túneles de la Vía Verde del Urola.

Como propietario de los antiguos trazados, Adif está en el origen de cada nuevo proyecto de vía verde. Habitualmente son las entidades locales (diputaciones provinciales y forales, consejos comarcales y, de forma mayoritaria, ayuntamientos, ya sea en solitario, consorciados o mancomunados) las que dan el paso inicial del proceso al dirigirse al titular de los terrenos desafectados del uso ferroviario para solicitar su cesión, con objeto de promover una vía verde en su territorio que

ejerza como reclamo turístico y como dinamizador de la economía y el empleo locales. “Es casi un proceso natural”, apuntan desde el departamento de Patrimonio de Adif. “Si se inaugura una nueva variante y queda un tramo sin servicio, sabemos que el Ayuntamiento se va a dirigir a nosotros” en un plazo de tiempo corto para hacer la petición. En algunos casos, muy minoritarios, es la comunidad autónoma la que actúa como promotora de estas iniciativas.

Responsabilidad social

La participación de Adif en el programa Vías Verdes tiene como objetivos la contribución al desarrollo socioeconómico de zonas rurales que necesitan un impulso a su actividad y el fomento del contacto y respeto por el medio natural en espacios de belleza paisajística o interés medioambiental. Ambos se inscriben en la estrategia de Responsabilidad Social Corporativa que practica la empresa pública adscrita a Mitma.

La recuperación de los antiguos trazados ferroviarios para nuevos usos está, a su vez, alineada con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas. En concreto, la línea de trabajo de Adif dirigida a la recuperación social de activos en desuso para la dinamización socioeconómica del territorio, especialmente las zonas rurales, contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible 8 (promoción del crecimiento económico y del empleo) y 12 (garantizar modalidades de consumo y desarrollo sostenibles).

Convenios de cesión

Todas las peticiones son analizadas con detenimiento para determinar si los proyectos son viables o no, aunque, por lo general, las facilidades dadas por el propietario suelen desembocar casi siempre en la aprobación. En este caso, el siguiente paso del proceso es la firma de un convenio con la entidad local para la cesión temporal de uso de los terrenos, por el periodo mencionado de 20 años, con el único objeto de construir y mantener la

vía verde. En la actualidad, Adif tiene 133 convenios en vigor en todo el territorio español, que se corresponden con la mayor parte de los itinerarios de las vías verdes en fase de operación, según datos oficiales del mes de abril. De ellos, un total de 107 (el 81 % del total) se firmaron entre la pasada década (90) y la actual (17), correspondiendo el resto a las dos décadas previas.

El convenio, que es siempre el mismo y con las mismas condiciones en todos los casos, establece las obligaciones a cumplir por ambas partes. Adif cede los terrenos ferroviarios que albergarán la vía verde a cambio de una cantidad simbólica, que responde más a la idea de dar un valor a los bienes, para que no sean gratuitos, que a un interés puramente mercantil, según fuentes de la compañía. Por otro lado, otorga un plazo máximo de dos años para acondicionar el antiguo trazado como vía verde. Esta obra la ejecutan constructoras en su mayor parte contratadas en licitaciones convocadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Programa Caminos Naturales, aunque también por las propias entidades locales, según los casos.

Por norma general, las obras suelen concluir antes del vencimiento del plazo estipulado en el convenio, al ser las diputaciones y los ayuntamientos los actores del Programa más interesados en poner el proyecto en operatividad cuanto antes; para Adif, las obras de acondicionamiento son una garantía de que la vía verde se va a construir y de que luego va a estar en uso durante un largo periodo de tiempo, que es la mejor manera de mantener una infraestructura en buen estado. Las entidades locales, según el contrato, también deben encargarse del mantenimiento del trazado acondicionado, que debe estar en condiciones de uso para los usuarios durante el plazo estipulado.

Plataforma limpia

Entre las obligaciones que debe cumplir Adif destaca la entrega de la plataforma ferroviaria limpia y en buen estado a la entidad promotora de forma previa a las obras de



Antigua estación de Puente Viesgo (Cantabria), actual Centro de Interpretación de la Vía Verde del Pas.

acondicionamiento. Esto supone, entre otras actuaciones, el levantamiento de todos los elementos de las antiguas vías (carril, traviesas y balasto). Esta actuación, habitual pero poco conocida, tiene relevancia medioambiental ya que implica la retirada de todas las traviesas y el balasto contaminados con creosota, un compuesto químico derivado de los alquitranes, empleado de forma habitual en el pasado para proteger la madera de las vías del tren de las inclemencias del tiempo, y cuyo uso fue prohibido por la Unión Europea en 2003 por su potencial contaminante. La eliminación de este compuesto nocivo contribuye a mejorar la calidad ambiental de la nueva infraestructura y protege a los futuros usuarios de la vía verde.

Junto a esta actuación, Adif también aprovecha el carril retirado de la plataforma para poner en práctica dos de las cuatro *erres* de la economía circular: la reutilización y el reciclado. En el primer caso, las piezas menos deterioradas de carril se reutilizan habitualmente para tender vías con funciones auxiliares, como por ejemplo para el desplazamiento de vehículos ferroviarios empleados en obras. En el segundo, el carril se destina a la fabricación de nuevos materiales, lo que permite obtener ingresos adicionales para la compañía.

Una vez que la vía verde entra en operación, ya bajo gestión de la entidad local y promocionada desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Adif pasa a ser un observador de lo que acontece en el antiguo trazado y del cumplimiento de las obligaciones del convenio, limitándose a dar autorizaciones a los gestores de servicios públicos para el tendido de líneas de electricidad, agua, etc. en los terrenos de su propiedad. El control que mantiene sobre la vía verde se extenderá inicialmente durante dos décadas, al término de las cuales podrá renovarse el contrato de cesión si ambas partes están satisfechas. A partir de este verano expiran los primeros contratos suscritos en la pasada década (se firmaron por periodos de 10 años), paso previo para su eventual renovación, aunque el grueso de las renovaciones está previsto para mediados de la próxima década, cuando finalicen 87 contratos.

Mientras llega ese momento, la certeza de las vías verdes es que el histórico patrimonio ferroviario que atesoran, originalmente al servicio del tren y ahora de una nueva movilidad sostenible en la España vaciada, se va a mantener en el futuro en la esfera pública, para el disfrute de toda la ciudadanía sin que se borren las huellas de su pasado ferroviario. 🌱





Antiguas estaciones de ferrocarril se reinventan con nuevos usos turísticos y culturales

Cada vez son más las antiguas estaciones de ferrocarril que, tras años o décadas de olvido, han emprendido una segunda vida al pie de las vías verdes como casas rurales, restaurantes, centros de interpretación, hoteles, museos o cafés. La recuperación de estas estaciones de Adif, realizada al margen del Programa Vías Verdes, no solo pone en valor un valioso patrimonio histórico, sino que supone un beneficio para la dinamización turística y la creación de empleo en los territorios por donde pasaba el tren. En este reportaje se describen seis casos de éxito de estaciones, antaño escenario del trasiego de pasajeros y mercancías, que hoy ofrecen servicios ecoturísticos y culturales a vecinos y usuarios de las vías verdes.

- Texto: Javier R. Ventosa
- Fotos: Adif

Rescatadas del olvido



En los 4688 kilómetros de líneas cerradas que constan en el inventario de Adif hay diseminadas cientos de antiguas estaciones sin uso que presentan diferentes estados de conservación. El titular de estas vías, dentro de su estrategia de puesta en valor de activos inmobiliarios sin uso ferroviario, promueve desde hace años la recuperación de estas históricas edificaciones para destinarlas a nuevos usos culturales y turísticos. Muchas de estas estaciones están ubicadas en las nuevas rutas ecoturísticas, aunque su rehabilitación no se enmarca en el Programa Vías Verdes.

Para la puesta en valor de este histórico patrimonio ferroviario, Adif suscribe contratos de arrendamiento con instituciones, en su mayoría de naturaleza pública, entidades sin ánimo de lucro y empresas privadas que incluyen la rehabilitación del inmueble y su posterior explotación. Existen dos modalidades de alquiler, según sea el arrendatario: a precios de mercado, si se trata de empresas que quieren montar un negocio privado, y en condiciones muy ventajosas en el caso de entidades locales, que suelen destinar el inmueble a fines sociales y culturales. En la actualidad, Adif tiene al menos 150 contratos en vigor de alquiler de estaciones en condiciones muy ventajosas, aunque el número de recuperaciones ha sido mucho mayor en los últimos 30 años.

Con esta iniciativa se promueve la economía circular, dado que se recupera y se reutiliza un inmueble que ha dejado de cumplir su función original como activo del sistema ferroviario, convirtiéndolo en un proyecto social o empresarial que impulsa la dinamización de las propias vías verdes y de los territorios por donde discurren, el desarrollo económico y el bienestar social.

Para dar una idea del proceso de puesta en valor de este patrimonio histórico, seguidamente se detallan seis ejemplos de antiguas estaciones que han sido rescatadas del olvido para reinventarse y emprender una nueva vida junto a las vías verdes.

Estación de Xerta (Tarragona)

Esta estación se construyó tras la Guerra Civil en la línea entre La Puebla de Híjar (Teruel) y



San Carlos de la Rápita (Tarragona), y pretendía comunicar el Bajo Aragón con el Mediterráneo. Los primeros tramos se estrenaron en 1887 y el último, entre Bot y Tortosa, donde se ubica la estación, en 1942. La línea, que nunca llegó al mar, funcionó durante 31 años hasta su clausura en 1973. Se desmanteló 20 años más tarde para convertirla en una de las primeras vías verdes de España.

La estación fue cedida por Adif al Ayuntamiento de Xerta mediante un contrato de arrendamiento para usos distintos de vivienda. Tras su rehabilitación, el Consistorio dispuso allí el centro de interpretación del río Ebro, destinado a divulgar los usos del agua en el municipio durante la historia y la importancia del cercano azud de Xerta. El antiguo





© Ajuntament de Xerta

muelle se convirtió en el *casal* de jóvenes. En el exterior se habilitó una zona de descanso, con mesas y bancos, fuente, juegos infantiles y aparcamiento, destinado sobre todo a los usuarios de la Vía Verde del Val de Zafán.

En 2016, el Ayuntamiento amplió los usos de la estación, que hoy ofrece como servicios principales el alquiler de bicicletas (convencionales y eléctricas) y el tránsito hasta Horta de Sant Joan y Cretas, para descender desde allí hasta la estación. La oferta se completa con una terraza-cafetería, para que los usuarios de la vía verde repongan fuerzas, *agrotiga*, con productos típicos de las Tierras del Ebro, y deportes de naturaleza (piragüismo, barranquismo). Fruto de estos cambios, la es-

tación es hoy un punto de referencia turístico del municipio y de la propia vía verde.

Estación de Oña (Burgos)

Esta antigua edificación estuvo en servicio durante 56 años, entre 1929 y 1985, como estación de tercera clase del Ferrocarril Santander-Mediterráneo en el norte de Burgos. Es una construcción de dos plantas inspirada en la arquitectura popular, sencilla y elegante, sin excesiva ornamentación. El conjunto lo completaban el muelle de carga y la caseta de urinarios.

Con objeto de ponerla en valor como parte de la vía verde que se estaba construyendo en la zona, el Ayuntamiento de Oña alquiló la



estación a Adif para destinarla a usos turísticos, obteniendo la cesión en condiciones muy ventajosas. La reforma, acometida con fondos municipales y de una entidad bancaria, vació el interior del edificio y no alteró su geometría exterior, aunque sí el color de la fachada, ahora azul. También se restauraron el muelle de carga, reconvertido en polideportivo municipal, y los aseos.

En la actualidad, el antiguo edificio de viajeros es el albergue municipal de Oña. Distri-

buye su espacio en dos plantas: la superior (antigua vivienda del jefe de estación) dispone de cuatro habitaciones para un total de 20 plazas, y la inferior (antiguo despacho de billetes) alberga el salón-comedor y la cocina. El albergue, gestionado desde el Consistorio y que se autofinancia con las pernотaciones, es un punto de partida ideal para grupos que buscan actividades en la naturaleza, dada su privilegiada situación en pleno parque natural de Montes Obarenes-San Zadornil.



© Rutas Pangea



Estación de Hontoria del Pinar (Burgos)

Un ejemplo singular de antigua instalación del Santander-Mediterráneo reconvertida lo constituye la estación de Hontoria del Pinar (suroeste de Burgos), gestionada por el geólogo vallisoletano Sergio García. Este profesional quiso emular los pasos de su hermano Daniel, quien a finales de los años 90 arrendó la cercana estación de Rabanera del Pinar, situada en un tramo no acondicionado como vía verde, y la convirtió en un centro de turismo activo, formado por una casa rural y un taller de artesanía de madera, desde donde parten rutas para descubrir la comarca de la Sierra de la Demanda

En el año 2011, Sergio arrendó a Adif la estación de Hontoria del Pinar, cuyo edificio de viajeros, de estilo regionalista-montañés, había quedado libre al vencer el contrato de alquiler de la anterior empresa. El arrendatario apostó por un uso diferente de la estación como albergue (22 plazas) e incluyó rutas a caballo y en bicicleta y campamentos infantiles para explotar la cercanía al parque natural del cañón del río Lobos, razón por la cual es conocida como estación del río Lobos. También acondicionó los antiguos urinarios como casa rural de cuatro plazas. A medio plazo, Sergio espera rehabilitar el hangar de mercancías, único edificio de la estación todavía sin uso.





© Fundación Vía Verde de la Sierra

Estación de Olvera (Cádiz)

No son pocas las estaciones en España donde jamás paró el tren. Es el caso de la de Olvera, ubicada en el proyecto de línea entre Jerez de la Frontera (Cádiz) y Almargin (Málaga), cuya construcción, iniciada en 1926, se paralizó a raíz de la Guerra Civil y se acabó abandonando. El tramo entre Olvera y Puerto Serrano quedó prácticamente terminado y en la década de los 90 se recuperaron algunos túneles y viaductos para su uso como ruta de senderismo, que forman parte de la actual Vía Verde de la Sierra.

La estación, situada a un kilómetro de Olvera, está formada por un edificio de dos alturas y tres cuerpos, con el central más elevado, y un edificio de urinarios, todos de estilo regionalista andaluz. Tras su rehabilitación, a cargo de la iniciativa privada, hoy acoge un hotel de siete habitaciones y un restaurante, que invitan a recorrer la vía verde en bicicleta para explorar los cambiantes paisajes naturales y las posibilidades que ofrecen el oleoturismo y los deportes multiaventura en la zona. Como singularidad ferroviaria, se puede dormir en cuatro apartamentos de madera alineados junto a la piscina que recrean los antiguos coches del tren que nunca paró en la estación.



© FFE- Vías Verdes





Estación de Cerceda-Queixas (A Coruña)

Una de las últimas estaciones reencarnadas en instalaciones con usos distintos del ferroviario es la de Cerceda-Queixas (A Coruña), que estuvo en activo durante más de 60 años en la línea Santiago de Compostela-Coruña. La inauguración del Eje Atlántico entre Santiago y A Coruña, en diciembre de 2011, que dejó sin servicio al trazado convencional, supuso una oportunidad para la recuperación del tramo Oroso-Cerceda (donde se encontraba la estación) como Vía Verde de Compostela-Tambre-Lengüelle.



Poco después de cesar el tráfico ferroviario en la antigua línea, el Concello de Cerceda obtuvo de Adif la cesión de la estación para ponerla en valor y destinarla a usos culturales y sociales. La rehabilitación y equipamiento del antiguo edificio de viajeros, un caserón rectangular de dos alturas, se completó a principios de esta década tras una inversión superior a 500 000 euros, procedentes de fondos municipales y de planes de ayudas. El proyecto culminó en marzo pasado con la inauguración del nuevo albergue municipal de Cerceda, que incluye tres habitaciones con 18 plazas, restaurante, cafetería y una próxima oficina de la asociación Vía Verde. El entorno dispone de un área de descanso para los usuarios de la vía verde y un depósito de agua que evoca la memoria ferroviaria del lugar.





© Estación de Serón



© Estación de Serón

Estación de Serón (Almería)

La antigua estación del ferrocarril de Almazora a Murcia fue, entre finales del siglo XIX y mediados del XX, un núcleo clave para la economía comarcal, ya que acogía el cargadero para almacenar el hierro extraído del yacimiento de Las Menas y que era trasladado por cables aéreos hasta Serón para su carga en los trenes. Su configuración incluía edificio

de viajeros, cocherón de locomotoras y una vía directa al cargadero, construidos en 1880. La estación cesó su actividad en 1985, junto al resto de la línea.

La estación y todas sus instalaciones, excepto la traza de la vía verde, fueron cedidas al Ayuntamiento de Serón, que en la primera década de este siglo invirtió 100 000 euros en su rehabilitación con objeto de destinarlas a usos culturales, turísticos y recrea-



tivos. Esta actuación permitió recuperar el edificio de viajeros y su marquesina, hoy convertido en un restaurante cuya explotación está externalizada, y el cocherón de locomotoras contiguo, actualmente un salón de actos y exposiciones. El muelle almacén, también rehabilitado, el centro de interpretación del aire y un planetario-observatorio, ambos de nueva construcción, completan un atractivo espacio de ocio y descanso en la barriada de la Estación al servicio de vecinos y usuarios de la Vía Verde del Ferrocarril

Guadix-Almendricos. En la actualidad se trabaja en la rehabilitación de las viviendas de la estación para su posterior uso como viviendas sociales.

Estos son seis excelentes ejemplos de patrimonio ferroviario en desuso de Adif puesto en valor. No obstante, en el entorno de las vías verdes existen ya 120 antiguas estaciones ferroviarias que están prestando un importante servicio a los vecinos y visitantes de las vías verdes. Sin duda, un patrimonio rescatado del olvido al servicio de la ciudadanía. 🌱



© FFE- Vías Verdes

© Estación de Serón



Una mirada al patrimonio cultural ferroviario a través de sus estaciones en desuso

Desde mediados del siglo XIX, el ferrocarril ha dejado una huella muy perceptible en nuestro territorio. El trazado de sus líneas impulsó la construcción de importantes obras de ingeniería y de arquitectura, como fueron sus estaciones ferroviarias. Se puede afirmar que el ferrocarril no solo sirvió como motor de cambio y dinamización económica, favoreciendo la transición a la era industrial, sino que también ha venido aportando a nuestra sociedad un relevante patrimonio cultural, que forma parte indiscutible de los últimos 175 años de la historia de España y en el que se refleja la evolución de las corrientes artísticas y estéticas que se han manifestado a lo largo de dicho período temporal. Así pues, la red ferroviaria española cuenta con una importante diversidad de elementos materiales asociados a sus infraestructuras y que merecen su conservación, estudio y difusión hacia el conjunto de la ciudadanía. Entre ellos destacan, por su notoriedad y presencia en el paisaje urbano o rural, las estaciones ferroviarias. Este artículo muestra una parte de ese rico legado patrimonial, asociado a las líneas ferroviarias fuera de uso. Asimismo, se destacan algunas de las singularidades y características arquitectónicas que distinguen a estos antiguos edificios de viajeros, así como su presencia y disseminación territorial.

- Texto: Francisco Polo Muriel, historiador y director del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE
- Fotos: Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid, FFE-Vías Verdes y Rutas Pangea

Hitos en el territorio: las antiguas estaciones ferroviarias



Estación de
San Esteban de
Gormaz (Soria).

A lo largo de los 175 años de presencia del ferrocarril en España se abrieron al tráfico cerca de 23 000 kilómetros de líneas ferroviarias, la mayor parte de las mismas, dedicadas al tráfico universal de viajeros y mercancías. Dicha red permitió a su vez la construcción de aproximadamente 3000 recintos ferroviarios destinados a la explotación de este modo de transporte, de los cuales, en torno al cincuenta por ciento de los mismos, han dejado de ser operativos por el cese de la actividad en algunas de las líneas o por efecto de nuevos planteamientos en materia de gestión y operación en la red ferroviaria. Dentro de estos recintos ferroviarios son los edificios de viajeros los que han desempeñado una función principal respecto al resto de instalaciones que han venido formando parte de estos complejos. Además, **han sido estos mismos edificios de viajeros los que han mostrado de una manera más clara y definida los estilos arquitectónicos, los atributos estéticos y la imagen de marca de las empresas o compañías ferroviarias de pertenencia.** Es por ello, por lo que estos edificios han recibido una atención preferente por parte de la comunidad científica para documentar, estudiar y analizar este legado patrimonial en perspectiva histórica.

Teniendo en cuenta todas estas particularidades, es evidente que las líneas ferroviarias, tanto las que se mantienen plenamente activas como las que fueron cerradas al tráfico, atesoran, por tanto, un valioso patrimonio arquitectónico que es preciso seguir conociendo y difundiendo. Dentro de los 7684 kilómetros de líneas ferroviarias en desuso existentes en España encontramos importantes ejemplos de edificios de viajeros que muestran claramente la manifestación de los diferentes estilos arquitectónicos desarrollados durante la edad contemporánea, permitiéndonos conocer la procedencia empresarial y contrastar los rasgos estéticos establecidos por las antiguas compañías ferroviarias privadas durante la etapa concesional y desde la constitución de Renfe en 1941, así como analizar las diferentes transformaciones llevadas a cabo en los mismos desde que fueron erigidos y hasta que cesó en ellos la actividad ferroviaria.

Características básicas

Como han venido exponiendo desde mediados de la década de 1980 las profesoras Aguilár Civera y López García en su dilatada obra investigadora sobre la arquitectura ferroviaria en España y, en particular, sobre la historia de sus estaciones, cuando hablamos de estas edificaciones nos estamos refiriendo a una tipología arquitectónica que, en sus orígenes durante el segundo tercio del siglo XIX, **fueron proyectadas por los propios ingenieros que trabajaban a sueldo de las compañías ferroviarias en el tendido férreo y fueron diseñadas con una finalidad muy funcional, ya que su destino no era otro que el ser utilizadas para el desarrollo de una nueva actividad económica, como era el transporte ferroviario.**

Con el paso de los años y a medida que la explotación ferroviaria fue creciendo por la ampliación de su red y el incremento del tráfico, los edificios de viajeros y el resto de edificaciones complementarias se vieron necesitados de mayores espacios y dimensiones para recibir a un mayor número de viajeros y albergar todas las necesidades logísticas vinculadas con la operación ferroviaria, tanto en los propios edificios de viajeros como en los depósitos de locomotoras, talleres de mantenimiento para el material rodante y fijo, almacenes para el trasvase y la acogida de la mercancía, dormitorios para el personal itinerante, viviendas para empleados, etc. Igualmente, el crecimiento de las poblaciones y ciudades de mayor entidad administrativa y con mayor dinamismo económico impulsó también la construcción de grandes estaciones terminales con un carácter monumental, que se convirtieron en los edificios más significativos de la era industrial.

Si estas mutaciones se producían, por regla general, en las cabeceras de las líneas ferroviarias y en determinadas estaciones intermedias, en el resto de estaciones que conformaban estos trazados, las cuales discurrían por entornos rurales, cuencas mineras, etc, la pervivencia de los primeros modelos arquitectónicos, de caracteres clasicistas y sobrios, fue mucho más dilatada en el tiempo. Fue en estos últimos recintos ferroviarios donde se manifestó otras de las singularidades más características de

estas construcciones: **la edificación en serie, recurso por el que se decantaron la mayoría de las compañías ferroviarias, ya que les permitía economizar recursos y replicar el mismo modelo arquitectónico en todas las instalaciones asociadas a la red ferroviaria explotada.** Así pues, encontramos este rasgo de construcción seriada o de carácter estandarizado en la mayor parte de las edificaciones ferroviarias vinculadas a una línea ferroviaria o a una compañía en concreto, siendo el rango de importancia logística dentro del conjunto de una línea ferroviaria el que marque las diferencias tipológicas entre las diferentes estaciones. Es esta la carac-

terística principal que se encuentra en la mayoría de las estaciones ferroviarias que se conservan de la etapa concesional en España y, sobre todo, en aquellas que se sitúan en las líneas ferroviarias españolas cerradas al tráfico o en trazados cuya construcción, iniciada durante la dictadura de Primo de Rivera y vinculadas al Plan Guadalhorce, fue finalmente abandonada a raíz de las conclusiones del Informe del Banco Mundial de 1962.

Estaciones en líneas cerradas de la red de ancho ibérico

La mayor parte del patrimonio arquitectónico que actualmente se conserva en las líneas

Estación de Hervás (Cáceres) tras la reconversión en Centro de Interpretación.





Muelle de la Estación de Hervás, hoy albergue, cafetería y punto de alquiler de bicicletas en el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata.

que formaron parte de la red ferroviaria de ancho ibérico fue erigido durante la etapa de explotación concesional que abarcó desde los inicios de la explotación ferroviaria en España hasta la constitución de la empresa pública Renfe en 1941. Dentro del mismo se encuentran ejemplos de tipologías arquitectónicas vinculadas principalmente a cuatro de estas compañías, concretamente a la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante (MZA), la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces (Andaluces), la Compañía del Ferrocarril Santander-Mediterráneo (Santander-Mediterráneo) y la Compañía de los Ferrocarriles del Oeste de España (Oeste).

Vinculada a la antigua red explotada por MZA, se conservan buena parte de los edificios de viajeros que conformaron la línea ferroviaria entre Valladolid y Ariza (Zaragoza). Esta línea, que unía transversalmente las redes de la compañía del Norte con la de MZA, comenzó a ser explotada en el año 1895 y se mantuvo

parcialmente operativa hasta el año 1995. Hoy en día mantiene abiertos algunos tramos de conexión con apartaderos industriales, concretamente en Valladolid-La Esperanza y Aranda de Duero-Chelva. En esta línea se erigieron una treintena de edificios de viajeros diseminados en sus 254 kilómetros de recorrido en paralelo a la vega del río Duero. **El conjunto de estas edificaciones constituye uno de los ejemplos más representativos de arquitectura ferroviaria estandarizada que se conserva en España, pudiéndose apreciar cómo las diferentes categorías y el rango de las mismas influyeron claramente en sus dimensiones finales.** Los edificios de viajeros de la línea Valladolid-Ariza son de planta rectangular, de dos alturas, con cubierta a dos aguas y revestimientos de piedra en sus fachadas frontales y laterales, así como en los recercados de sus puertas y ventanas. Las de mayor categoría cuentan con una singular ventana trigémina, que corona los laterales del edificio y que daba luz a la mansarda del mismo.

La antigua línea ferroviaria entre Plasencia (Cáceres) y Astorga San Andrés (León) es otro de los ejemplos donde se pueden apreciar algunas de las características arquitectónicas que hemos venido comentando. Esta línea fue concluida en 1896 y estuvo operativa hasta el año 1985 para el tráfico de viajeros, manteniendo hasta el año 1998 algunos tramos abiertos para el transporte de mercancías. Considerada también como una de las principales líneas transversales de la Península de ancho ibérico, en ella se erigieron más de cuarenta edificaciones de diferentes clases que vinieron a replicar un mismo patrón arquitectónico adaptado a la categoría que ostentaba cada una de ellas. **Hoy en día se conservan algunos de estos edificios que mantienen aún las tipologías originales, como es el caso de la estación de Hervás, cuya antigua estación ha sido restaurada como parte del Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata entre Plasencia y Béjar y acoge el Centro de Interpretación del Ferrocarril en Extremadura.** Este edificio, de tercera clase, responde a las características proyectadas a finales del siglo XIX, presentando planta rectangular a una sola altura, con cubierta a dos aguas que se repliega en el eje central del edificio



Estación de Oña en Burgos. Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Santander Mediterráneo.

para generar un singular remate decorativo, también a dos aguas, en ambas fachadas anterior y posterior, que corona cada una de las puertas con arco de medio punto por las que se accedían tanto al edificio de viajeros como al andén.

Otra línea transversal, como fue la explotada por el Ferrocarril Santander-Mediterráneo entre Calatayud (Zaragoza) y Ciudad Dosante (Burgos), con una extensión de 367 kilómetros y clausurada también en 1985, conserva algunos edificios emblemáticos construidos entre 1925 y 1930 con claras evocaciones regionalistas. Así, en el tramo más septentrional entre Burgos y Ciudad-Dosante se proyectaron edificios de viajeros con rasgos estéticos propios del estilo nevasco, como los que se erigieron en la propia Ciudad-Dosante, Oña, Trespaderne, Nofuentes, Poza de la Sal y en otras estaciones más meridionales de la línea como San Leonardo (Soria) y Villarroya de la Sierra (Zaragoza). Estas edificaciones se caracterizan por presentar planta rectangular con dos alturas y cubierta a dos aguas. La planta superior acogía la vivienda del jefe de la estación y la inferior se destinaba al servicio de regulación de tráfico, el gabinete para la venta de billetes y la sala espera para los viajeros. Su fachada principal, la más próxima

al lado de las vías, cuenta con una terminación decorativa en su parte superior que se asemeja a las construcciones de los caseríos vascos. Igualmente, los recercados de las ventanas superiores emulan ese mismo estilo. Ya en la planta inferior se observa cómo el edificio se adapta a la función ferroviaria presentando un avance hacia el andén, dotado de una pequeña cubierta a tres aguas, en el que se ubicaba el gabinete de circulación. En la misma planta baja, el edificio cuenta además con tres puertas consecutivas de salida hacia el andén, rematadas todas ellas por sus respectivos arcos de medio punto, que dotan a estas construcciones de una peculiar singularidad estética.

Estaciones en líneas de construcción abandonada

La política de obras públicas impulsada durante la dictadura de Primo de Rivera (1923-1930) favoreció la puesta en marcha de un ambicioso plan de construcciones de líneas ferroviarias, conocido como Plan Guadalhorce, que pretendía aumentar la capacidad operativa de la red y enlazar mediante nuevos trazados transversales las líneas de ancho ibérico con origen en Madrid, así como establecer nuevos corredores ferroviarios inte-

Estación de la
Vía Verde de la
Sierra de Alcaraz,
provincia de
Albacete.



riores con salida hacia Europa. Este plan de construcciones, tras pasar varias vicisitudes políticas y económicas, como la Guerra Civil y la posguerra, quedó inconcluso a comienzos de la década de 1960, cuando, por los efectos del Informe del Banco Mundial, fue decretado el abandono de todas las obras todavía en ejecución, dejando un total de 2400 kilómetros de trazados ferroviarios completamente explanados, con sus obras de ingeniería finalizadas y con un buen número de edificaciones erigidas, entre las que se encontraban más de un centenar de estaciones que nunca verían el paso de un tren.

Dentro de este grupo de líneas se encuentra la gran transversal que pretendía unir las estaciones de Baeza (Jaén) con Saint Girons en Francia, de la que solo se abriría al tráfico el tramo entre Lleida y Poble de Segur. **En esta gran obra ferroviaria inacabada se pueden encontrar algunos ejemplos de estaciones proyectadas durante el período de la dictadura de Primo de Rivera que presentan diferentes estilos arquitectónicos, desde improntas más regionalistas, como sucede en el tramo en la provincia de Jaén; y neohistoricistas, en el comprendido entre Teruel y Alcañiz; a soluciones más funcionalistas, como las que se conservan en las edificaciones de la provincia de Albacete, cuyo tramo entre Albacete y Alcaraz ha sido acondicionado como vía verde.**

Las estaciones que se conservan en la provincia de Albacete, al igual que otras mu-

chas estaciones intermedias que sí tuvieron actividad ferroviaria, replicaron patrones arquitectónicos establecidos en el proyecto, respondiendo a la función y clase que tenían asignadas cada una de ellas. Así pues, en su modelo de mayor sencillez, estas estaciones albaceteñas presentan una distribución en tres cuerpos de similar longitud. En la fachada lado calle cuentan con una ligera marquesina para el acceso al vestíbulo de viajeros. Por el lado de las vías, la fachada presenta un porche cubierto para la protección de los viajeros con un retranqueo de la línea de fachada, sostenido por dos pilares de sección muy ancha. La siguiente ruptura de la linealidad de la fachada la proporciona el gabinete de circulación, generando un avance sobre el andén. Al igual que en otros edificios de viajeros, este modelo se diseñó para alojar dependencias vinculadas a la explotación, así como viviendas de ferroviarios. A este modelo responden las estaciones de San Jorge y Las Santanas.

A partir de este modelo, se puede identificar otro de mayor desarrollo en el que se incorporaba otro porche de menores dimensiones en uno de los extremos del edificio, así como un tamaño mayor para el porche de la fachada principal, sostenido en este caso por pilares de ladrillo más estilizados. Este modelo corresponde a las estaciones de El Robledo, El Salinero, Villapalacios y Bienservida. Una variación de este último modelo man-

tiene el esquema de tres cuerpos y eliminaba el porche del módulo central, situándolo en un lateral de la fachada. Contaba con una falsa marquesina sobre el andén y otro pequeño porche situado en la esquina contraria. A esta tipología se acogen las estaciones de Balazote, San Pedro, El Jardín y Reolid.

El último modelo de estación del tramo albaceteño de este ferrocarril se presenta solo en la estación de Alcaraz. Es una variación del modelo de porche central, siendo la única diferencia el mayor tamaño del edificio, correspondiendo así con la población que daba servicio, la mayor de todo el tramo albaceteño construido para este ferrocarril, con la excepción de la capital provincial.

Ejemplos similares de ese período histórico de construcción ferroviaria se encuentran también entre Calera y Chozas (Toledo) y Villanueva de la Serena (Badajoz) y entre Arcos de la Frontera (Cádiz) y Almargen (Málaga), donde las estaciones de Coripe (Sevilla), y Zaframagón, Olvera y Puerto Serrano, estas últimas en la provincia de Cádiz, han sido recuperadas para usos turísticos y medioambientales.

Estaciones en líneas cerradas de la red de vía métrica

Las mismas características que se han citado para las estaciones fuera de uso en la red de vía ancha y de construcción abandonada,

las encontramos también en la otra gran red de ancho métrico que, entre las décadas de 1950 y 1970 vivió igualmente un relevante proceso de cierres en sus explotaciones, clausurándose un total de 1860 kilómetros. Con el cierre de estas líneas quedaron fuera de uso un buen número de estaciones. A lo largo de estos últimos cincuenta años algunas de ellas han desaparecido por el desarrollo de planes urbanísticos, pero todavía se conservan un buen número de ellas principalmente en espacios rurales, habiendo sido incluso recuperadas y acondicionadas para otros usos vinculados a proyectos de Vías Verdes.

La antigua red del Ferrocarril Vasco-Navarro, reconvertida gran parte de la misma en la Vía Verde del mismo nombre, conserva excelentes ejemplos de históricas estaciones ferroviarias de estilo regionalista o nevasco, construidas entre 1887 y 1927. Igualmente sucede con el antiguo Ferrocarril del Plazaola entre Pamplona y San Sebastián, habiendo sido reconvertidos algunos de sus tramos como Vía Verde. En este antiguo ferrocarril se conservan importantes ejemplos del parque de estaciones que erigió esta compañía a lo largo del recorrido. Su estilo arquitectónico es más funcional y con menos atributos estéticos que en las estaciones del Vasco-Navarro. Algunas de ellas, como las de Lata-sa, Lekunberri, Leitza han sido restauradas,

Estación de la Vía Verde del Plazaola.



habiéndoseles incorporado a las dos últimas una nueva altura al haber elevado las cubiertas de ambos edificios. Con la excepción de la estación de Olloqui, donde se plasmó de forma más nítida el estilo nevasco, el resto de los edificios de viajeros que se conservan responden a un mismo modelo arquitectónico de planta rectangular, con dos alturas y cubierta a dos aguas y paramentos exteriores revestidos de piedra y con utilización del ladrillo en recercados de puertas y ventanas, divisorias de entreplantas y en las aristas del edificio.

Por último, finalizaremos este recorrido con otra red ferroviaria de vía estrecha que articuló entre 1884 y 1969 buena parte de las comunicaciones terrestres de Tierra de Campos, como fue la constituida por el Ferrocarril Económico Valladolid-Medina de Rioseco y la Compañía de los Ferrocarriles de Castilla y Española de Ferrocarriles Secundarios, que aglutinaba a las líneas Palencia-Villalón de Campos, Medina de Rioseco-Villada y Medina de Rioseco-Palauque. Estas cuatro líneas sumaban un total de 226 kilómetros de vía en explotación, comprendiendo un total de 32 estaciones de diferentes categorías. Transcurridos más de medio siglo desde el cierre y el desmantelamiento de estos ferrocarriles, todavía se conservan importantes muestras de estas edificaciones, las cuales respondieron a los modelos que ambas compañías establecieron en sus respectivos ferrocarriles y que, con la excepción de las estaciones de

cabecera, replicaron en serie a lo largo de toda la red.

En el caso del Ferrocarril Económico Valladolid-Medina de Rioseco encontramos ejemplos de edificios de viajeros que se conservan en Zaratán, Villanubla, La Mudarra y Valverde de Campos. Todos ellos son de una sola altura y de planta rectangular con cubierta a dos aguas. Con la excepción del edificio de La Mudarra, los tres restantes presentan el edificio de viajeros unido al espacio destinado como almacén para las mercancías. En cambio, las líneas que pertenecieron a Secundarios de Castilla desarrollaron otro diseño arquitectónico, mucho más perceptible desde la distancia. Así pues, edificaron estaciones con tres alturas, de planta rectangular y terminación en ladrillo visto, con cubierta a dos aguas, que culmina en otra segunda cubierta que se eleva, a su vez, desde el mismo eje central del edificio.

Conclusiones

A lo largo del texto y a través de la exposición de varios ejemplos, se resalta la importancia que estas antiguas estaciones tienen para la valoración del patrimonio cultural generado por el ferrocarril. Este texto se ha centrado en los edificios de viajeros, ya que son ellos los que posiblemente despierten más añoranzas y sensibilidades para el conjunto de la sociedad, al constituir un hito muy visible en el paisaje urbano y rural. Pero estos edificios no hubieran sido nada si no hubieran contado con otros elementos complementarios a la explotación. Muchos de ellos han desaparecido, y los que sobreviven y no cuentan con ningún tipo de protección o uso son, hoy en día, un patrimonio amenazado por el vandalismo, la degradación propia, derivada de la falta de conservación, y por la planificación urbanística. Por eso **se hace cada vez más necesario establecer herramientas que posibiliten su identificación, estudio y valoración, y ayuden a los gestores del patrimonio y a las instituciones a la toma de decisiones y a planificar actuaciones**, como las que ya se vienen desarrollando desde los proyectos de Vías Verdes, encaminadas a la preservación de este importante legado material que nos ha llegado hasta nuestros días y que tenemos la obligación de conocer, difundir y proteger. 🌱

Estación Hontoria del Pinar (Burgos) en el Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Santander-Mediterráneo.





El Programa Vías Verdes juega un papel fundamental en el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta que se aprobó en 2021. Gracias a la labor de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, las Vías Verdes son uno de los referentes en la movilidad activa, cultural y de ocio en nuestro país. En este artículo se repasarán los principales puntos de la Estrategia Estatal por la Bicicleta y cómo las Vías Verdes están siendo un actor protagonista en su desarrollo.

● Texto: Javier De las Heras Molina,
Oficina de la Bicicleta

La Estrategia Estatal por la Bicicleta y la importancia de las vías verdes



Introducción y contexto

La bicicleta es un modo de transporte ideal para promover un ocio y un turismo sostenibles y respetuosos con su entorno, además de ser una opción muy beneficiosa en la mayoría de nuestros desplazamientos cotidianos.

Además de que la bicicleta hace una contribución muy positiva a los retos de la Agenda 2030, existe una serie de beneficios asociados al incremento del uso de la bicicleta que la hacen muy interesante como apoyo a diversas políticas públicas. Y esto se debe a que en un sistema descarbonizado y eficiente, el papel de la bicicleta se presenta como una opción de transporte absolutamente sostenible, que incide en la mejora de la salud, y hacia la que debemos generar confianza y establecer medidas que fomenten su uso de forma segura.

Y no es un reto a futuro, sino una realidad urgente. No solo por contaminación atmosférica y calidad del aire (el transporte representa el 29 % del total de emisiones de gases de efecto invernadero y, de ese porcentaje, el 93 % lo representa el modo terrestre), sino también por otras problemáticas asociadas, como los atascos, la siniestralidad, el ruido, la ocupación de un bien público finito como es el espacio en nuestras ciudades y pueblos...

Se acelera así la necesidad de avanzar hacia una transición digital y una movilidad descarbonizada, respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas.

Por ello, “es.movilidad”, la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), incluye la **implementación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta**.







Estrategia estatal por la bicicleta

Salud, medioambiente, economía, equidad y sociabilidad





es.movilidad

Estrategia de Movilidad 2030
segura - sostenible - conectada

TEMAS DESTACADOS

			
<p>Creación del grupo de trabajo interministerial para la promoción de la movilidad ciclista</p> <p>El Consejo de Ministros ha acordado la creación del grupo interministerial para la promoción de la movilidad ciclista en España.</p>	<p>El Ministerio se suma al efecto bicicleta (art. Revista MITMA noviembre 2021)</p> <p>El Plan aborda el impulso de la Estrategia Estatal por la Bicicleta con el objeto de mejorar las ofertas públicas y privadas de forma a la promoción de este medio desde todos sus ámbitos.</p>	<p>La bicicleta, próximos recorridos ciclistas (art. Revista MITMA diciembre 2021)</p> <p>Este artículo trata como dignos regerter la situación actual de los trabajos que está realizando el Ministerio en coordinación con otras administraciones, empresas y organismos.</p>	<p>Campaña "En bici al trabajo"</p> <p>La medida en cuestión que promueve el "efecto bicicleta" se produce también cuando las empresas apoyan por iniciativas que potencian el uso de este modo de transporte para ir al trabajo.</p>

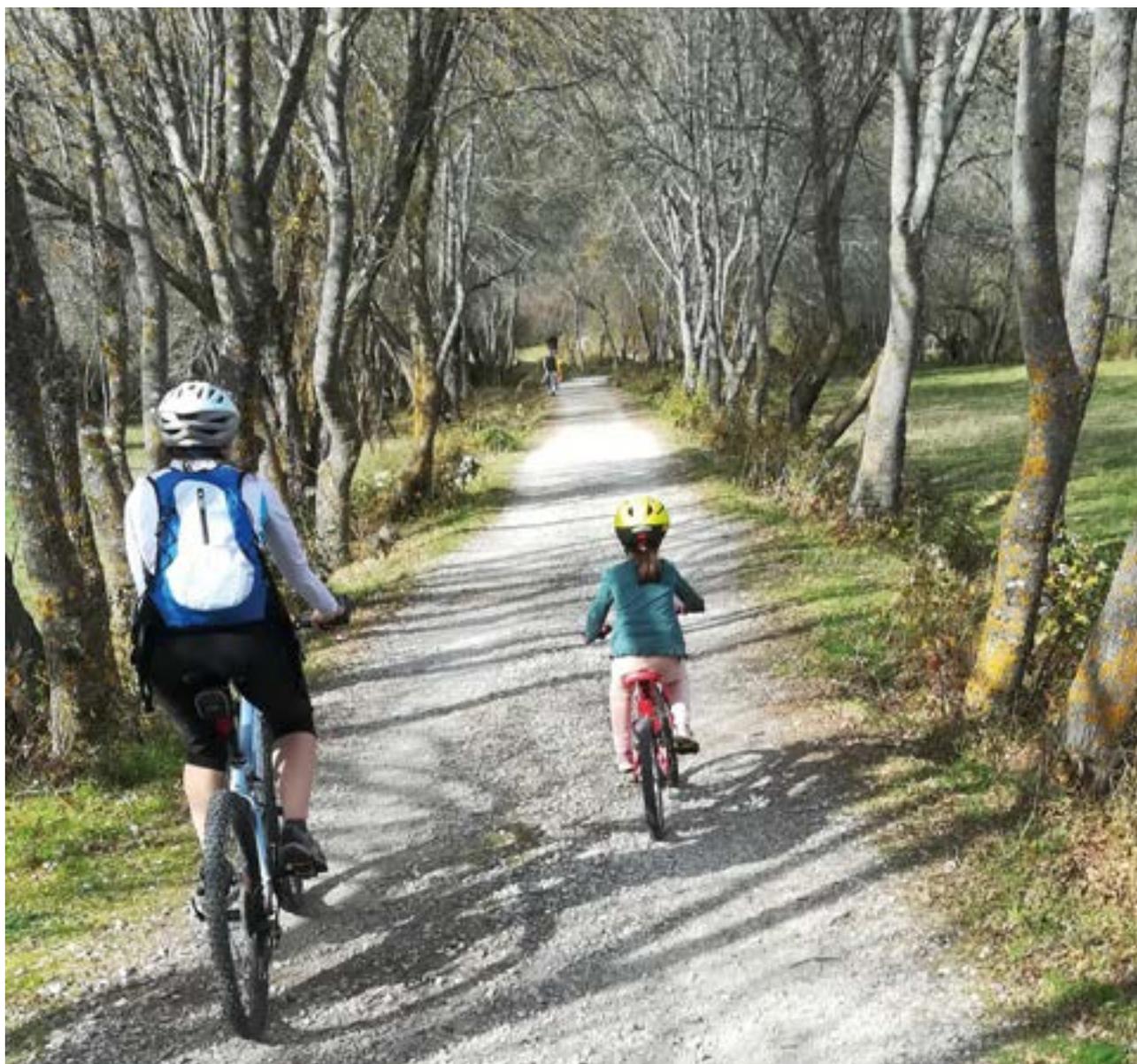


La Estrategia Estatal por la Bicicleta pretende hacer de la bici un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad.

La Estrategia, aprobada por Consejo de Ministros en 2021, establece una serie de áreas y objetivos que deben orientar en los próximos años las prioridades de las políticas públicas en torno a la bicicleta. Además, nace con la ambición de impulsar las actua-

ciones que se necesitan para hacer de la bicicleta un modo de transporte, ocio, deporte y turismo que aporte valor a la sociedad. **El documento y la documentación asociada se puede consultar en la web: esmovilidad.mitma.es/EB.**

En este contexto, las vías verdes llevan desde 1993 promoviendo la movilidad activa, destacando la ciclista, en zonas rurales y desarrollando iniciativas de reutilización de antiguas vías de ferrocarril con fines de ecoturismo y de movilidad sostenible acordes a las nuevas demandas sociales. Todo ello, recuperando patrimonio de gran valor histórico y cultural. Por estos motivos, el Progra-



ma Vías Verdes ha estado desde el primer momento presente tanto en la redacción de la Estrategia Estatal por la Bicicleta como en su posterior desarrollo.

La Estrategia Estatal por la Bicicleta tiene un **propósito fácil de explicar: impulsar la bicicleta en nuestro país en todos sus ámbitos**. Aunque debido al reparto competencial existente en nuestro país, las diferentes acciones que se incluyen en la Estrategia por la Bicicleta requieren la participación y colaboración de todos los niveles de la Administración pública. Esto hace imprescindible que exista, dentro de la Administración, un departamento que lidere, impulse y coordine todas las propuestas contempladas en la Estrategia. Es precisamente Mitma quien asume dicho papel, y para ello se ha creado la Oficina Estatal de la Bicicleta.

La existencia de una estrategia de ámbito nacional ha sido una demanda de la comunidad de interesados en la bicicleta desde hace años. En el ámbito internacional, además de la Estrategia Ciclista Europea elaborada por la Federación Europea de Ciclismo (ECF), en 2021 se aprobó el Plan Europeo de la Bicicleta. Asimismo, en febrero de 2023 el Parlamento Europeo aprobó una resolución para el desarrollo de la Estrategia Europea de la Bicicleta, y se espera que a finales de este verano, y coincidiendo con la Presidencia española de la UE, la Comisión Europea presentará dicha Estrategia Europea de la Bicicleta con un plan de inversiones millonario asociado.

El documento establece áreas y objetivos para orientar las prioridades de las políticas públicas en torno a la bicicleta.

Y aunque el reparto competencial respecto al impulso de la bicicleta es muy amplio, no hay duda de que una estrategia de ámbito nacional será un elemento fundamental para que cada vez más personas utilicen con asiduidad la bicicleta. De hecho, la mayoría de los países en los que la bicicleta tiene un mayor protagonismo en el reparto modal cuentan con una estrategia de la Administración estatal.

Prioridades de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Mitma busca coordinar las políticas y acciones de promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector, o como base para el fomento del cicloturismo.

En resumen, se busca aumentar el uso de la bicicleta a través de:

- El **impulso a la movilidad sostenible** a través de un aumento de su cuota modal en detrimento del uso de vehículos a motor.

Prioridades Estratégicas

Avanzar en la movilidad sostenible a través de un cambio modal a la bicicleta

Promover la vida saludable mediante la movilidad activa

Aprovechar el potencial del cicloturismo

Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta

Coordinar la acción del Estado en el impulso de la bicicleta



- La **mejora de la calidad de vida** gracias al aumento de la movilidad activa.
- La **disminución de los accidentes de tráfico y su gravedad**.
- La **mejora de la calidad del aire**.
- Un mayor protagonismo de **opciones de ocio y turismo activos**, tanto urbanas, como rurales o en la naturaleza.
- **Avance en la igualdad de género**, garantizando una movilidad menos dependiente económicamente y más flexible, permitiendo así una mayor libertad, independencia y empoderamiento.
- Una **mayor autonomía para la infancia, la adolescencia y las personas mayores**, al ofrecer la posibilidad de una movilidad autónoma.
- **Ciudades más amables y pacíficas**, con tráfico calmado que favorezca la seguridad de los colectivos más vulnerables.
- La puesta en valor del patrimonio cultural e histórico a través de una **oferta de cicloturismo de calidad**.
- La **contribución al impulso de la economía local** a través del comercio especializado y del cicloturismo, además de aprovechar el potencial de la ciclogística.
- Un **mayor dinamismo del sector de la bicicleta y de su cadena de valor**, con un mayor crecimiento de la industria, los servicios y las marcas nacionales, creándose más empleo especializado.
- La contribución a una **economía baja en carbono, con menor gasto energético, menos emisiones y más productiva**.

Como se puede observar, estas cinco prioridades estratégicas sintonizan plenamente con las vías verdes y la red de caminos naturales que desde hace años se desarrollan con gran éxito en nuestro país como elementos dinamizadores de la movilidad sostenible, el desarrollo del cicloturismo en el ámbito rural y la promoción de hábitos saludables.

Actuaciones incluidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Estas prioridades se impulsan a través de **10 áreas temáticas**, de las que se derivan un compendio de **28 bloques de acciones**:

Cambio cultural: sensibilización, formación y comunicación

Aunque el uso de la bicicleta presenta una tendencia creciente en España, aún se encuentra muy lejos de los objetivos de la visión de la Estrategia. Es necesario, por tanto, un trabajo intenso y continuo de sensibilización, formación y difusión de los usos de la bicicleta en todos sus ámbitos.

Salud, bienestar y dimensión social de la bicicleta

La bicicleta contribuye de manera importante en la salud física, mental y social de la ciudadanía. La movilidad activa y el deporte inciden sobre la salud física reduciendo los riesgos de obesidad, enfermedades cardiovasculares o diabetes, entre otros. El uso de la bicicleta reduce el estrés, los niveles de ansiedad o la incidencia de la depresión. Por último, aumenta las opciones de movilidad de la ciudadanía, colaborando en la igualdad de oportunidades y, por tanto, en el bienestar social.

Infraestructura ciclista

La infraestructura es un elemento fundamental para la promoción del uso de la bicicleta, principalmente en la movilidad cotidiana, pero también en el ocio, el deporte o el turismo. Es necesario el diseño de redes que garanticen un uso de la bicicleta seguro, accesible y cómodo a la ciudadanía. Estas redes deben ser continuas, funcionales e integradas con el resto de modos de transporte. La seguridad vial y la seguridad frente al robo en

aparcamientos adquieren un papel crítico en el diseño. Las infraestructuras deben completarse con elementos adecuados para facilitar un uso cómodo y sin barreras de la bicicleta: aparcamientos, elementos de protección, integración con otros modos, etc.

Instrumentos para facilitar la movilidad ciclista

Aunque la mayoría de los hogares dispone al menos de una bicicleta, no siempre es conveniente para el usuario utilizar su propia bici. Para conseguir que los usuarios disfruten de una buena experiencia de uso en la movilidad ciclista, al margen de la necesidad de una infraestructura ciclista, es necesario crear una oferta de servicios de movilidad ciclista que facilite el acceso a toda la ciudadanía al uso de la bicicleta en todos los ámbitos: movilidad cotidiana, cicloturismo, ocio o deporte.

La bicicleta como medio de transporte cotidiano

La bicicleta debe jugar un papel fundamental en la movilidad cotidiana. Es un modo muy competitivo para distancias hasta 10 o 15 kilómetros, y supone importantes beneficios, no solo para los usuarios de la bicicleta (principalmente en términos de salud), sino para el conjunto de la sociedad (en términos de ahorro de emisiones, menor ocupación del espacio urbano o reducción de la accidentalidad, entre otros).

Seguridad y regulación

Una de las principales barreras para el uso de la bicicleta es su percepción como un medio poco seguro. Es necesario avanzar en la mejora de la seguridad de todos los usuarios mediante una actualización y homogeneización de la normativa, la formación, la comu-



¿CÓMO SE ARTICULA LA ACCIÓN DE LA ESTRATEGIA?



nicación y la concienciación en movilidad ciclista.

Cicloturismo

El cicloturismo permite la interacción con el entorno natural, el paisaje y el patrimonio cultural, resultando una experiencia muy positiva. Además, puede ser una herramienta para la desestacionalización del turismo y la promoción económica y social de muchos territorios. Es necesario impulsar la planifi-

cación de la red y de los servicios asociados al cicloturismo y paliar las carencias de un mercado inmaduro.

Ocio y deporte en bicicleta

La bicicleta tiene un papel importante como herramienta de ocio y deporte. De hecho, estas facetas de la bicicleta suelen ser los principales atractores de nuevos ciclistas que, una vez familiarizados con el uso de la bicicleta, pueden ampliar su uso a la movili-

dad cotidiana. En el ámbito deportivo es necesario avanzar en la promoción de eventos y, sobre todo, en mejorar la seguridad de los ciclistas. En el ámbito recreativo es necesario facilitar la convivencia entre usuarios de los espacios naturales y plantear unas directrices comunes en todos los espacios protegidos para evitar la confusión e incertidumbre entre los visitantes usuarios de la bicicleta.

Oportunidades y cadena de valor de la bicicleta

El incremento del número de ciclistas supondrá un impulso para el sector de la fabricación y el comercio de bicicletas, motores de creación de empleo y autoempleo caracterizados por su innovación y flexibilidad. Además, la actividad ciclista, en sus diferentes ámbitos (movilidad, deporte, ocio, turismo), ayuda a potenciar otros sectores económicos como el comercio, la restauración o la hostelería, ayudando al desarrollo de la economía local. Por último, la ciclogística es una excelente alternativa para los reparos de mercancías en la “última milla” en los entornos urbanos.

Coordinación institucional y financiación

El fomento del uso de la bicicleta requiere la proactividad de los numerosos agentes implicados, tanto en las Administraciones públicas como en el sector privado y asociaciones. Es necesario crear los instrumentos de coordinación y colaboración entre todos los actores para alcanzar los objetivos marcados en la Estrategia.

La importancia del Programa Vías Verdes en la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Una idea fundamental a la hora de impulsar la Estrategia Estatal por la Bicicleta es aprovechar la fuerza y la experiencia de las iniciativas consolidadas en movilidad activa y sostenible que se vienen desarrollando en nuestro país en las últimas décadas. Hablar de éxito en la movilidad sostenible de España es hablar del Programa Vías Verdes, que además de contar con una red de más de 3300 kilómetros, es también un ejemplo de colaboración y buena

Las 5 prioridades se impulsan a través de 10 áreas temáticas y 28 bloques de acciones.

coordinación entre diferentes ministerios y Administraciones públicas, destacando la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través del Programa Caminos Naturales.

Es por ello, que a la hora de poner en marcha las medidas recogidas en la Estrategia Estatal por la Bicicleta, explicadas anteriormente, la experiencia de Caminos Naturales y de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles está siendo determinante, junto con otras entidades como el Instituto Geográfico Nacional o la Real Federación Española de Ciclismo. En este sentido, se están llevando a cabo acciones como el análisis de la ciclabilidad de las vías verdes para detectar aquellos puntos en los que serían necesarias actuaciones de mejora y adaptación, la realización de un visor web que integre todos los itinerarios ciclistas de España o la concesión de subvenciones a municipios de menos de 50 000 habitantes para la construcción de infraestructura ciclista.

La gobernanza de la Estrategia Estatal por la Bicicleta

Como ya se ha mencionado, el fomento de la bici y la ejecución de las acciones recogidas en la Estrategia involucran de modo transversal a numerosos actores, ejerciendo Mitma el papel de coordinador entre todos ellos. Para lograrlo, se han establecido diferentes herramientas y foros de trabajo:

- **La Oficina General de la Bicicleta**, integrada en Mitma, centraliza los trabajos.
- **Una red interministerial** que englobe a todos los departamentos que, en función de sus competencias, puedan llevar a cabo acciones de fomento e impulso de la bicicleta.
- También es fundamental la **coordinación con las comunidades autónomas y las entidades locales**, involucrando así a todos los niveles territoriales de la Administración pública.
- El **Comité Consultivo de la Bicicleta**, en el que estarán incluidos los agentes sociales

más relevantes del sector. Este comité se complementará con grupos de trabajo específicos, con la flexibilidad necesaria para cooperar de manera eficiente.

- **Coordinación con las Cortes Generales** a través de diversos mecanismos.

La bici en la Estrategia y la Ley de Movilidad, y en el Plan de Recuperación
La **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030** refleja un cambio de paradigma en el Ministerio, que pasa de

ser un Ministerio centrado en la provisión de infraestructuras a planificar la movilidad en su conjunto, para dar un buen servicio público priorizando el mayor beneficio social.

En este escenario, la bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor a la sociedad en términos de movilidad, de habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad, sociabilidad, etc. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de los ciudadanos, al liberar espacio y reducir la contaminación y la emisión de ruidos.



La aprobación y coordinación de la Estrategia Estatal por la Bicicleta es una actuación incluida en el eje 1, "Movilidad para todos", e indirectamente también forma parte de otros ejes como el 3, "Movilidad segura"; el 4, "Movilidad sin emisiones"; o el 6, "Cadenas logísticas intermodales".

En paralelo, **se desarrolla la Ley de Movilidad**, que complementará a la Estrategia y le dará el soporte normativo necesario para su implementación. La ley se basa en cuatro pilares:

- La movilidad como un derecho social

El Programa Vías Verdes es un activo de gran valor para el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ya que se trata de una marca reconocida en la que se coordinan diversas Administraciones públicas y entidades.





- Una movilidad limpia y saludable
 - Un sistema de transporte digital e innovador
 - Invertir mejor al servicio de los ciudadanos
- La promoción de la movilidad ciclista aparece en varios puntos del anteproyecto de ley en el que se está trabajando, como criterios de planificación, campañas de sensibilización y planes de movilidad al trabajo.

A través de la Estrategia y la Ley de Movilidad Mitma busca consolidar también la nueva jerarquización o pirámide de la movilidad urbana, en la que el peatón y la bicicleta están a la cabeza. La pirámide de prioridades de la movilidad se invierte. Las políticas públicas asociadas a la movilidad urbana han estado históricamente centradas en el coche como centro del sistema. Ahora debemos revertir esa tendencia priorizando el uso de medios activos (caminar o bicicleta) y el transporte público como columna vertebral del sistema desde un punto de vista multimodal, continuando con la movilidad compartida y ya, por último, el uso privado de vehículos. Esta jerarquía debe dirigir las políticas públicas asociadas a la movilidad cotidiana, y está basada en criterios de eficiencia energética, medioambientales, de equidad social, vulnerabilidad, siniestralidad y calidad de vida.

Y con la oportunidad histórica que representa el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, se puede no solo acceder a un flujo inusual de recursos, sino también hacer uso de ellos para transformar y modernizar la inversión en infraestructuras, nuestra economía y nuestra movilidad.

De las componentes del Plan que están siendo gestionadas desde el Ministerio, las más vinculadas al transporte son la componente uno, "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos", y la componente

seis, "Movilidad sostenible, segura y conectada".

Estas componentes permitirán acelerar algunas de las políticas por las que más venimos apostando, incluyendo no solo actuaciones que realizarán el Ministerio o sus empresas, sino también operadores de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos a través de las convocatorias oportunas.

Por ejemplo, en el ámbito de la movilidad urbana, de competencia generalmente municipal, Mitma apuesta por ciudades más humanas y, para ello, impulsa una movilidad que permite a la mayoría participar en las dinámicas urbanas reduciendo su impacto ambiental a través de distintas líneas.

Entre ellas destaca el impulso a la creación de Zonas de Bajas Emisiones, con actuaciones encaminadas a fomentar el cambio modal en entornos urbanos y metropolitanos hacia modos de transporte más sostenibles, priorizando el transporte público colectivo y la movilidad activa. En concreto, una parte importante de estos proyectos potencia el desarrollo de zonas e itinerarios peatonales en el centro de las ciudades y el impulso del uso de la bicicleta y otros medios de transporte personales con la construcción de carriles bici, la adecuación de las vías y el espacio urbano a su uso, la habilitación de aparcamientos seguros y el despliegue de servicios de alquiler de bicicletas. Estas soluciones también servirán para conectar itinerarios de vías verdes con los centros de los municipios.

El Programa completo está dotado con unos 2900 millones de euros por lo que, además de los 1000 millones de la primera convocatoria, Mitma sacó una segunda en 2022 para distribuir otros 500 millones de euros entre los municipios, transferir a las comunidades autónomas 900 millones de euros para financiar iniciativas que contribuyan a la puesta en funcionamiento de Zonas de Bajas Emisiones y al impulso de la eficiencia del transporte colectivo, habilitar 400 millones de euros para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas y 105 millones de euros a proyectos de humanización y calmado de tráfico en travesías, incluyendo en este ámbito la construcción de carriles bici segregados.

La promoción del Programa Vías Verdes y otras líneas de trabajo

El fomento del cicloturismo a través del Programa Vías Verdes es una de las políticas ciclistas más destacadas y reconocidas en nuestro país. Con ella, se están recuperando antiguos trazados ferroviarios para crear itinerarios de conexión sostenible entre entornos rurales y ofrecerlos como una opción de turismo rural, atractivo y sostenible, mediante la creación de aplicaciones informáticas que permitan al usuario conocer la oferta de vías ciclables en España y los itinerarios recomendados.

Se considera fundamental que el usuario disponga de información fiable sobre cada ruta e itinerario, para así poder seleccionar las opciones que mejor se adapten a sus gustos y posibilidades. Por ello, se está trabajando intensamente en el desarrollo de un visor web con los diferentes itinerarios ciclistas que hay en España. Unos de los primeros que contendrá dicho visor serán las vías verdes y los caminos naturales que sean ciclables.

Además, otro objetivo es completar la red de vías ciclables de largo recorrido, completando los itinerarios interrumpidos y mejorando el estado de conservación de los ya existentes, con el fin de lograr un conjunto continuo y homogéneo que abarque todo el territorio nacional, facilitando además información clara y sencilla al usuario sobre la oferta disponible.

Adicionalmente, en el entorno de Mitma ya se están implantando medidas concretas, entre las que destacan:

- Fomentar la **intermodalidad del tren y la bicicleta**, por ejemplo, a partir de acuerdos como los que ha alcanzado Adif y la Red de Ciudades por la Bicicleta, donde se están desarrollando proyectos piloto en estaciones para implantar aparcamientos seguros y carriles bici, fomentando así la movilidad ciclista en el recorrido de última milla.
- **Mejorar la seguridad ciclista**. En este sentido la Dirección General de Carreteras de Mitma está trabajando en actualizaciones normativas para atender necesidades específicas de los ciclistas, como la **nueva normativa sobre marcas viales** donde se

está trabajando colaborativamente con asociaciones; también se está redactando un nuevo *Catálogo de señales verticales de circulación*, en el que las necesidades de la movilidad ciclista adquieren el mismo rango de importancia que las del resto de vehículos. Además, Mitma y la DGT trabajan junto a las Administraciones autonómicas titulares de las vías en **la señalización de tramos con elevada presencia de ciclistas**.

- La **Dirección General de Carreteras** está empezando a incluir la construcción de infraestructura ciclista en los proyectos de mejora del firme o del trazado, especialmente en aquellos tramos de carretera convencional que disponen de autopista o autovía paralela.
- También se está trabajando en **campañas de concienciación** y difusión sobre los beneficios del uso habitual de la bicicleta, como la campaña “El Efecto Bicicleta”.

Conclusiones

La bicicleta no es únicamente un modo de transporte más. Su utilización produce valor para la sociedad en términos de movilidad, habitabilidad, salud, medio ambiente, equidad o sociabilidad. Y no solo produce beneficios para aquellos que se desplazan en bicicleta, sino también para el resto de la ciudadanía, al liberar espacio y reducir la contaminación atmosférica y la emisión de ruidos.

Mitma aspira a que esta Estrategia por la Bicicleta constituya un punto de inflexión y así la sociedad pueda encontrar un punto de encuentro en esta Estrategia y, sobre todo, hacer de ella un espacio compartido de trabajo colaborativo hacia un fin común: **obtener todo el valor público que la bicicleta puede ofrecer**.

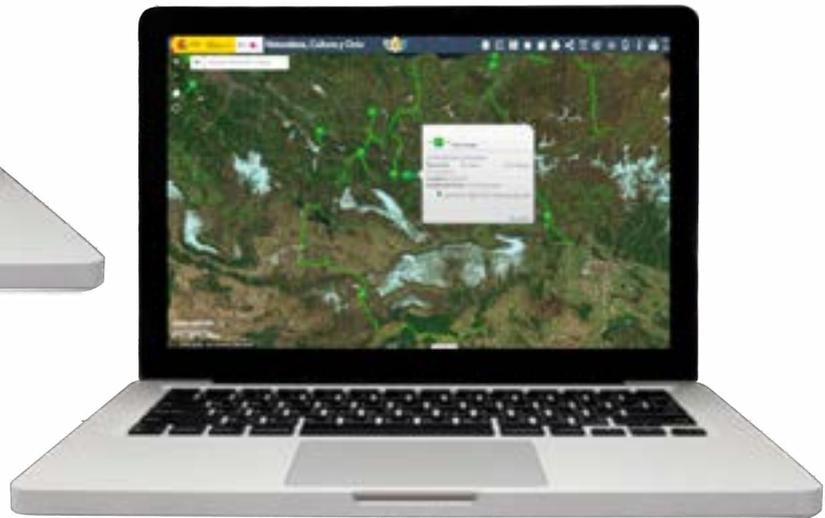
En este punto, la experiencia y la calidad del Programa Vías Verdes es un activo de gran valor para el desarrollo de la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ya que se trata de una marca reconocida en la que se coordinan diversas Administraciones públicas y entidades. Además, permite el desarrollo del cicloturismo, la movilidad rural y un ocio sostenible y saludable, prioridades, todas ellas, marcadas en la Estrategia. 🌿



El visualizador de Naturaleza, Cultura y Ocio (NCO) es una aplicación web que permite planificar actividades de ocio y tiempo libre en todo el territorio español, gracias a las herramientas de navegación y consulta que ofrece, tanto en español como en inglés. Se trata de un proyecto cooperativo desarrollado por el IGN y el CNIG en colaboración con otras organizaciones y asociaciones responsables de diferentes contenidos culturales, medioambientales, históricos, etc. Entre ellas, destaca la información de Vías Verdes proporcionada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). En este artículo, se detallan las funcionalidades que aporta NCO para la planificación, conocimiento y disfrute de las Vías Verdes, y la integración y relación con el portal web de las Vías Verdes.

● Texto: Clara Martínez de Ibarreta Soriano,
IGN-CNIG

El visualizador de Naturaleza, Cultura y Ocio, prepárate para disfrutar de nuestras vías verdes



El Proyecto NCO

Naturaleza, Cultura y Ocio (NCO) es el visualizador web multiplataforma de cartografía temática concebido por el Instituto Geográfico Nacional (IGN) y el O. A. Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG) con el objetivo de facilitar la planificación de actividades de ocio y tiempo libre a lo largo de todo el territorio nacional.

La particularidad de esta aplicación reside en su concepción como cartografía colaborativa hipermedia, accesible tanto en inglés como en español. Esta estrategia, basada en el establecimiento de convenios, se asienta sobre un plan de colaboración entre una serie de entidades promotoras de recursos turísticos, donde el IGN y CNIG son los agentes que centralizan y publican los datos. Se define como hipermedia debido a que los datos mostrados tienen asociados hiperenlaces que conducen al sitio web del organismo propietario de los datos, donde se muestra más información relacionada con el recurso en cuestión. Mediante esta sinergia, las entidades colaboradoras son a la vez productoras y gestoras de su propia información, ya que son las responsables de que ésta se mantenga completa, veraz y actualizada.

El IGN ofrece la posibilidad de dar un valor añadido a los datos, generando un visualiza-

dor temático que los socios pueden integrar en su propia página web. De esta manera, los organismos colaboradores pasan de ofrecer una información muy completa y veraz, aunque monotemática, a brindar una navegación a la carta con toda la información temática de interés integrada y accesible. Así, un usuario que quiera planificar una excursión a una determinada ruta de Vías Verdes tendrá la posibilidad de ver, también, alojamientos cercanos u otros lugares interesantes para visitar.

La asociación entre IGN, CNIG y los colaboradores permite fomentar el uso de la cartografía oficial y desarrollar un servicio adaptado a las necesidades de los usuarios, ofreciendo productos digitales y en formato papel a través de las diversas funcionalidades del visualizador. De esta manera, se ofrece la posibilidad de consultar una gran variedad de opciones de ocio y tiempo libre en una determinada región de España mediante la navegación web, activando y desactivando capas de información tales como senderos, alojamientos, monumentos, vídeos informativos, etc.

El acceso al portal web de Naturaleza, Cultura y Ocio puede hacerse a través de su propia página: <https://nco.ign.es/visornco/> o desde la sección de visualizadores temáticos de la web del IGN: <http://www.ign.es>.

Página principal del visualizador de Naturaleza, Cultura y Ocio.



Los pilares del proyecto

Actualmente, el grueso de datos de NCO es fruto de una serie de acuerdos bilaterales con los distintos organismos responsables de la información. Los objetivos de cada uno de los pilares del proyecto están claramente definidos. Por un lado, los organismos y entidades colaboradoras facilitan la información temática, teniendo la misión de mantenerla actualizada y gestionar los recursos naturales y patrimoniales. Son ellos los que tienen la competencia para homologar o certificar las rutas, senderos o itinerarios que aparecen en NCO.

Por su parte, el tándem IGN-CNIG, como entidades expertas en bases de datos y en cartografía, se encarga de transformar la información a formatos digitales compatibles y homogéneos entre sí, de tal forma que se puedan mostrar en el mismo entorno web mediante la georreferenciación precisa de los datos. Además, facilitan la interacción con otros recursos turísticos de ocio y tiempo libre y crean funcionalidades intuitivas que permiten a los ciudadanos el uso de la aplicación.

Actualmente, entre los diversos organismos responsables de la información se encuentran:

- Fundación de los Ferrocarriles Españoles, fundación del sector público del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) que, mediante su Programa Vías Verdes, proporciona el contenido relacionado con las Vías Verdes.
- Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago (FEAACS), que facilita la información de todos los Caminos de Santiago actuales, tanto a nivel nacional como a nivel europeo, incluyendo rutas terrestres y marítimas, albergues y asociaciones.
- Consejo Jacobeo, órgano de cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas por las que transcurren los caminos históricos de Santiago y cuya secretaría es ejercida por una Dirección General del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte (MCD), que aporta la información tanto de los Caminos de Santiago declarados Patrimonio Mundial como de los bienes de interés cultural asociados.

- Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME), que actualmente suministran los senderos de Gran Recorrido (GR), Pequeño Recorrido (PR) y Senderos Locales (SL) homologados.
- Red Española de Albergues Juveniles (REAJ), que proporciona las localizaciones de los albergues de dicha red.
- International Mountain Bicycling Association (IMBA) de España, que facilita las rutas certificadas para bicicleta de montaña.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que aporta los Caminos Naturales.
- Organismo Autónomo Parques Nacionales, del Ministerio para la Transición Ecológica, que suministra la información sobre Parques Nacionales y Reservas de la Biosfera.
- Consorcio Camino del Cid, que tiene información de las rutas del Camino del Cid, así como de los hitos Cidianos asociados.
- Rutas Culturales de España de Turespaña (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo) provee la información sobre el Camino de Pasión, la Ruta de la Vía de la Plata, los Caminos de Arte Rupestre Prehistórico y las Rutas del Emperador Carlos V.

Para destacar aún más el aspecto colaborativo de este proyecto, cabe señalar que el visualizador apuesta por la reutilización; así, puede integrarse en la página web de los usuarios y gran parte de la información publicada se puede descargar y reutilizar bajo licencia CC-BY 4.0.

Características y funcionalidades

La aplicación web de NCO está creada con tecnología ESRI, desplegada sobre una infraestructura de ArcGIS Enterprise con base de datos corporativa. La propia aplicación se

La asociación entre IGN, CNIG y los colaboradores permite fomentar el uso de la cartografía oficial y desarrollar un servicio adaptado a las necesidades de los usuarios.



Pestañas interactivas de capas de Naturaleza, Cultura y Ocio.

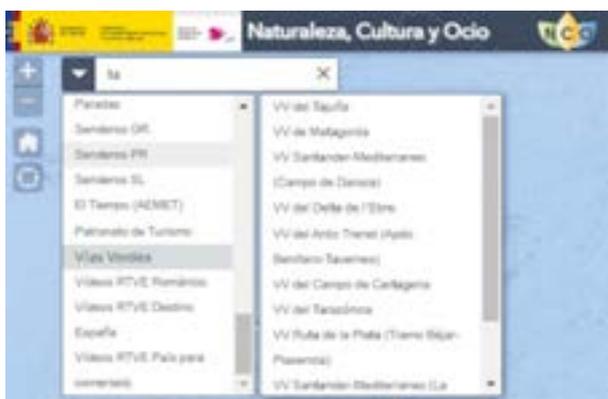
realizó y se mantiene con la herramienta de construcción para desarrolladores *Web App Builder* (WAB), cuya principal ventaja es la posibilidad de programar y personalizar las funcionalidades. La elección de esta plataforma, además de obedecer a criterios corporativos, responde a la facilidad de creación y uso de los mapas y las aplicaciones por su entorno amigable, así como a la posibilidad que ofrece de realizar edición en remoto, muy necesaria para garantizar la posibilidad de gestión de los datos por parte de las entidades colaboradoras del proyecto.

El visualizador se ha creado en torno a **tres temáticas** que corresponden a: **Naturaleza** (iconos verdes), **Cultura** (iconos naranjas) y **Ocio** (iconos azules). Dentro de cada una de ellas, se encuentran las diversas capas temáticas. Por ejemplo, las Vías Verdes se encuentran en el apartado Naturaleza, el Camino de Santiago se localiza en la pestaña de Cultura y los albergues juveniles en la de Ocio.

El mapa permite navegar sobre información geográfica básica y capas temáticas asociadas en distintos niveles de zoom. Por defecto, cuando se abre el visualizador web, aparecen las capas de Vías Verdes, Camino de Santiago Itinerario Cultural Europeo y Camino de Santiago Patrimonio Mundial.

En la parte superior izquierda, el visualizador dispone de un sistema de búsqueda que permite localizar entidades geográficas y seleccionar elementos de las capas de NCO. Para ello, se emplea el servicio web de geolocalización del IGN, que integra el servicio de CartoCiudad para buscar códigos postales, calles o portales y el del Nomenclátor Geográfico Básico del IGN para las entidades de población, municipios y otros topónimos. De esta manera, se consultan directamente las bases de datos de topónimos oficiales. La búsqueda directa dentro de las propias capas de NCO permite una optimización de tiempo y una búsqueda más personalizada, por ejemplo, indicando el nombre de una determinada etapa de una vía verde.

En la barra superior, a la derecha, se muestran las diversas funcionalidades existentes. Desde el botón de «capas de información» se accede a todos los datos, activando y desactivando la información deseada mediante



Búsqueda dentro de las capas temáticas.



Barra de funcionalidades de NCO.



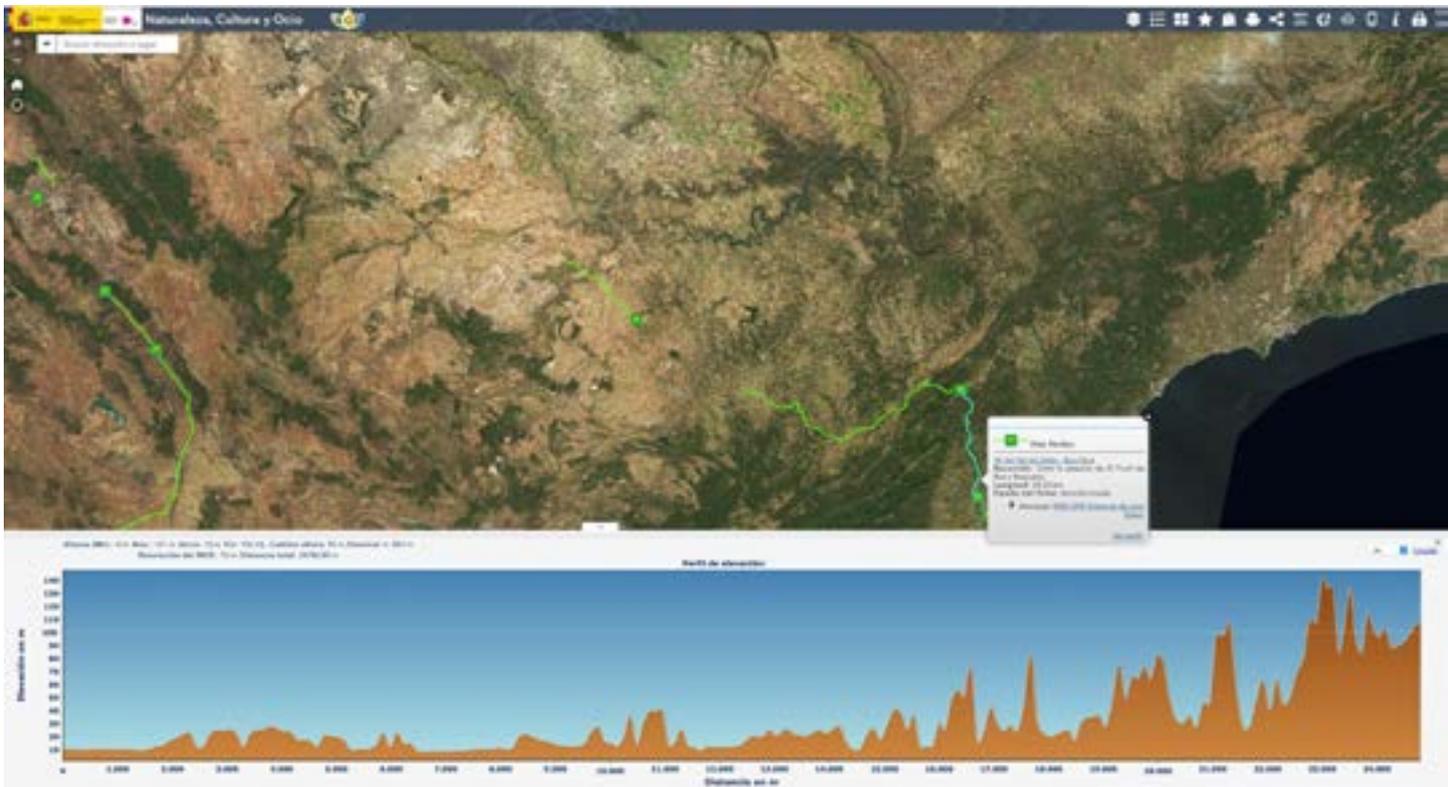
Ejemplo de NCO embebido en la web del colaborador Vías Verdes con el iframe.



iconos que se iluminan. Debido a la cantidad de opciones disponibles, se ha habilitado un buscador de capas dentro de este botón. Todas las capas muestran su descripción en la leyenda para una correcta interpretación. También se puede realizar un cambio de mapa base para adecuar la información topográfica al propósito del interesado, así como es un buen complemento la posibilidad de guardar vistas favoritas para tener acceso rápido a una determinada zona geográfica. Los mapas base que pueden elegirse son:

- Callejero, formado con las bases topográficas del IGN y del Sistema Cartográfico Nacional (SCNE).
- Callejero gris, que es una versión de color neutro del anterior, que permite una legibilidad más limpia de las capas.
- Relieve, que incorpora el modelo digital del terreno del SCNE.
- Mapa, que muestra, según la escala, los distintos Mapas topográficos del IGN.

Existe la posibilidad de compartir el mapa o incorporarlo en cualquier página web.



Perfil longitudinal y ventanas emergentes a disposición del usuario.

- Imagen, que tiene las imágenes aéreas del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA) y, a escalas pequeñas, imágenes del satélite Sentinel.
- Híbrido, compuesto por la imagen anterior a la que se le superponen los nombres geográficos y algunos elementos cartográficos básicos como ríos, carreteras y límites administrativos.

Entre otras opciones más avanzadas, se permite agregar capas propias de información al visualizador (en formatos shapefile zip, csv, kml, geoJSON o servicios WMS mediante URL) e imprimir en diversos tamaños y orientaciones eligiendo el Sistema de Referencia de Coordenadas (SRC), la escala y el formato de salida. Por tanto, el usuario es capaz de crear un producto que se ajuste tanto a características cartográficas como a necesidades particulares.

El portal de Naturaleza, Cultura y Ocio no solo es un portal web de exploración de datos temáticos, sino que permite la posibilidad de compartir el mapa o incorporarlo en cualquier página web. El mapa se puede compartir en redes sociales, por correo electrónico o simplemente facilitando el enlace a un amigo,

manteniendo el contexto de trabajo: la extensión, las capas activas y el mapa base.

Además, se puede embeber el visualizador en una página web a través del *iframe* que se ofrece. Esta funcionalidad está especialmente pensada para que los colaboradores de NCO puedan disponer del visualizador integrado en sus propias páginas web. La inclusión del código en el HTML de la página de la entidad colaboradora permite navegar utilizando las funcionalidades del visualizador original. Es el caso de Vías Verdes, que pone a disposición de sus usuarios un mapa de todo el territorio español para que en un solo golpe de vista sea posible localizar las rutas existentes e interactuar con los datos. Si bien esta funcionalidad nació para dar servicio a los colaboradores, cualquier usuario con página web puede utilizarla. De hecho, múltiples asociaciones culturales y deportivas disponen de alguno de los visualizadores embebidos en sus propias webs.

Otra gran potencialidad de NCO es la consulta de información acudiendo directamente a la web del colaborador, donde la persona interesada puede obtener información complementaria y de gran valor. Esto es

posible mediante la consulta de los hiperenlaces situados en las ventanas emergentes de cada una de las capas temáticas. Aquí, el usuario es capaz de obtener información básica, ampliarla, disponer de la descarga de los datos o consultar el perfil longitudinal de la etapa en estudio de la ruta deseada. En la herramienta del perfil, el usuario puede navegar por él y configurar las unidades de medida. También obtendrá información acerca del desnivel, las alturas máxima y mínima o la distancia total.

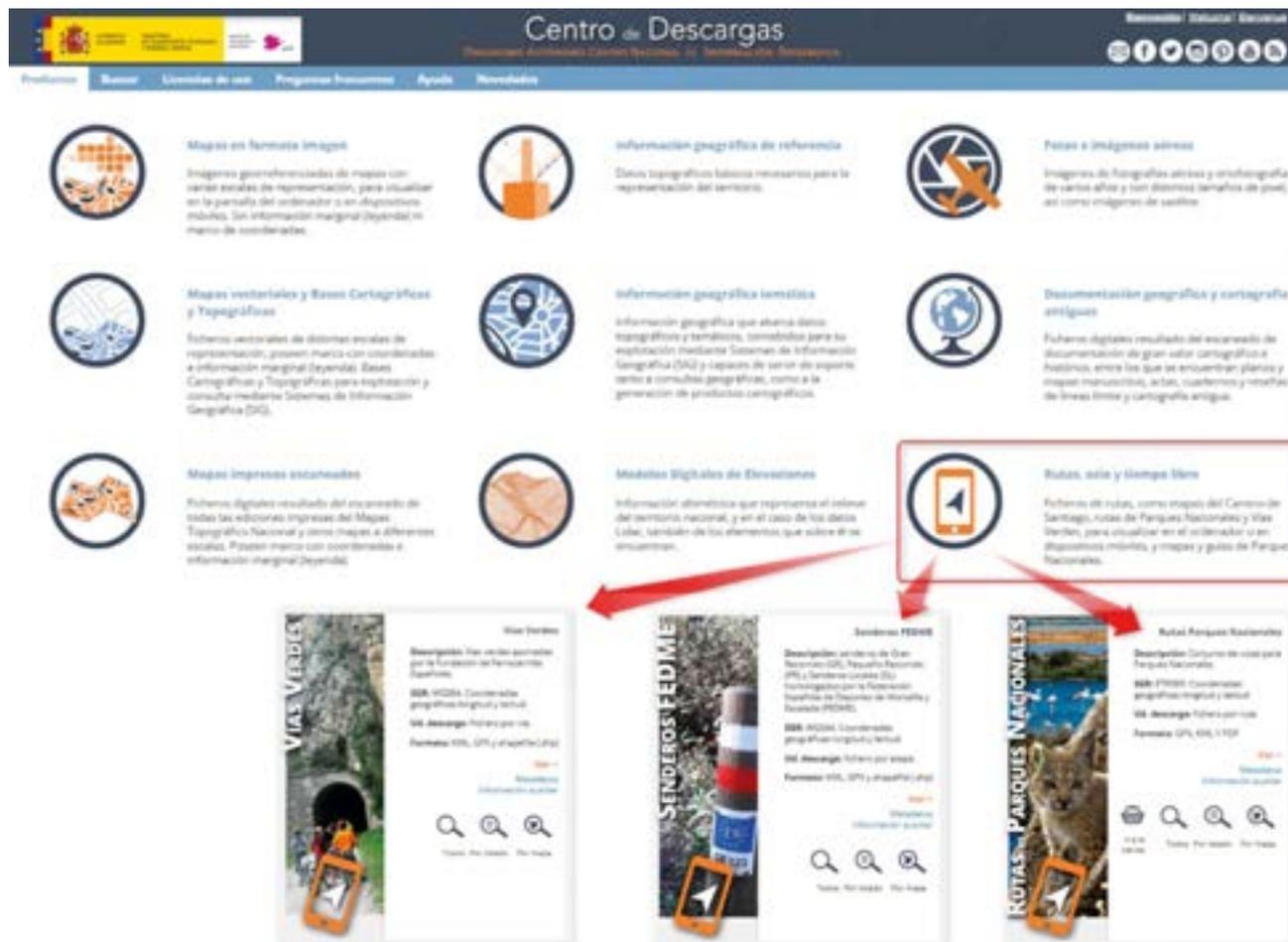
Por último, existe el botón “Acerca de” destinado a indicar quienes son los colaboradores y la licencia de uso de los datos que facilitan y a ofrecer los correos electrónicos de contacto de cada uno de los mismos, puesto que ellos son los responsables de la información que se muestra. También se facilita el buzón de correo del proyecto NCO para aclaración de dudas y recogida de sugerencias y un enlace a la ayuda sobre la aplicación.

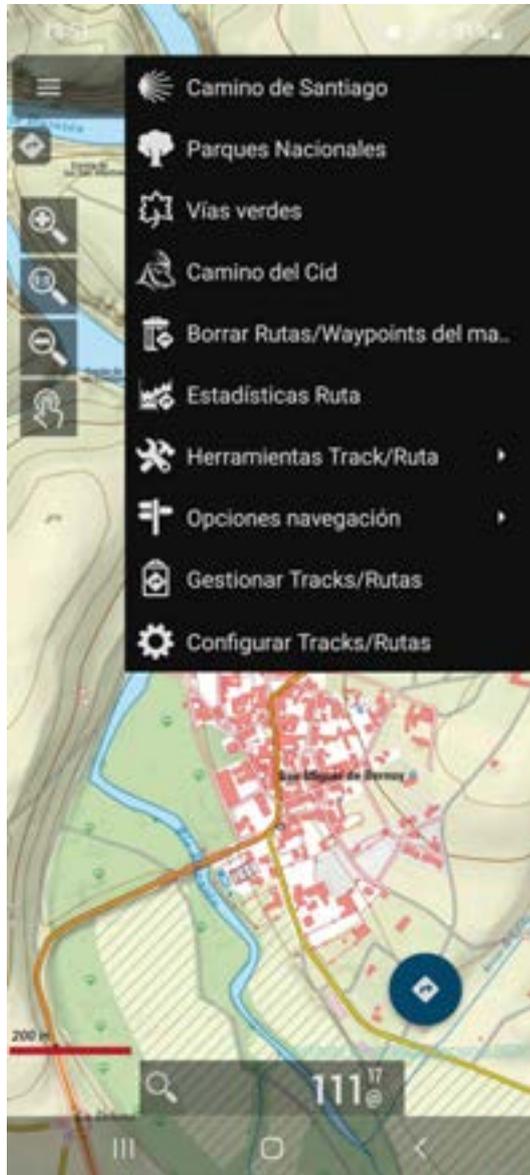
Centro de descargas y aplicaciones móviles

La plataforma NCO también permite la conexión con otras aplicaciones como la Tienda Virtual para comprar productos, Mapa a la Carta y aplicaciones móviles desarrolladas por el IGN y CNIG o el Centro de Descargas, que da la opción de descargar digitalmente la información geográfica elaborada en el IGN y CNIG y la de los colaboradores, que también mantienen una política de datos abiertos. La información que contiene NCO se puede encontrar a través del apartado de «Rutas, ocio y tiempo libre»:

- Camino de Santiago.
- Parques nacionales: mapas, rutas y guías.
- Vías Verdes.
- Camino del Cid, clasificada para distintos medios de locomoción: senderismo y bicicleta de montaña BTT.
- Caminos de Arte Rupestre Prehistórico.
- Caminos de Pasión para bicicleta y motor.

Ejemplo de datos accediendo a «Rutas, ocio y tiempo libre» en el Centro de Descargas.





App Mapas de España.

Una funcionalidad del visualizador permite la edición de las capas por parte de los propios colaboradores, expertos y responsables de cada una de las materias. Con esta herramienta, cada socio se convierte en editor y accede a sus datos para añadir, modificar o eliminar geometrías o información temática.

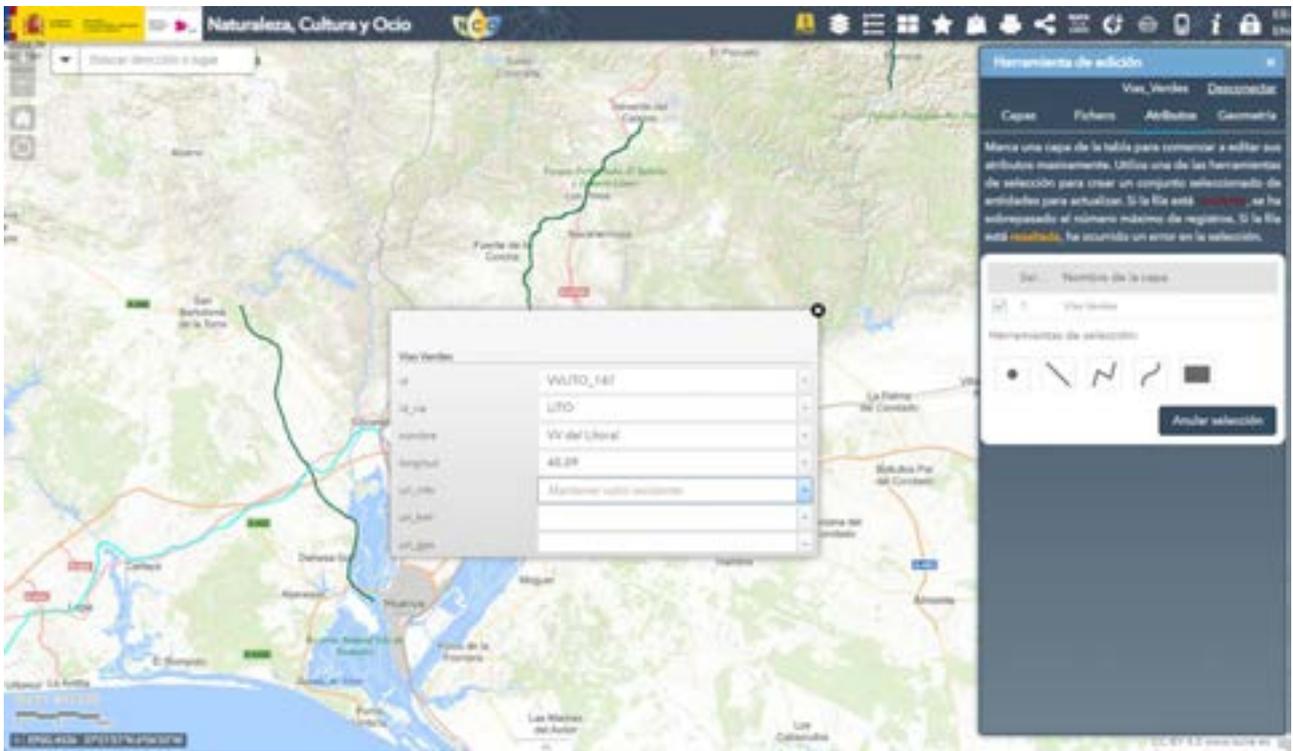
- Ruta Vía de la Plata en moto y monumentos asociados.
- Senderos FEDME: senderos de Gran Recorrido (GR), senderos de Pequeño Recorrido (PR) y Senderos Locales (SL).
- Las rutas de Carlos V.
- Albergues Juveniles (REAJ).
- Rutas IMBA para bicicleta.

Desde 2017, las vías verdes están disponibles en las aplicaciones móviles de Mapas de España y Mapas de España Básicos.

Proceso de actualización del proyecto

La implementación de una actualización, desde que llega la solicitud de un colaborador, implica la estrecha colaboración de diferentes áreas del IGN y del CNIG. El Área de Proyectos Internacionales del CNIG coordina el proyecto, mantiene el contacto con los colaboradores teniendo en cuenta sus necesidades y se encarga del visualizador, incluyendo su mantenimiento y el desarrollo de nuevas funcionalidades. El Área de Bases de Datos Topográficas del IGN es donde se homogeniza y prepara la base de datos y se establecen controles de calidad previos al paso a la publicación en el visualizador. Después, los datos se ponen a disposición del público a través del Centro de Descargas, que pertenece al Área de Productos Geográficos que facilita el enlace a descarga que se incluye también en el visualizador. Además de estas áreas, no hay que olvidar los servicios editoriales y la colaboración del Atlas Nacional de España. Así, cada capa requiere de la interacción de diferentes áreas que trabajan en equipo y permiten hacer un seguimiento de los diversos productos e hitos logrados en cada fase.

Actualmente, se dispone de una funcionalidad en el visualizador que permite la edición de las capas por parte de los propios colaboradores, expertos en cada una de las materias y responsables de su mantenimiento. Con esta herramienta, cada socio se convierte en editor y accede a sus datos para añadir, modificar o eliminar geometrías o información temática de una manera mucho más dinámica y cómoda. Desde la herramienta de edición, el operario puede consultar toda la información



Herramienta de edición para los colaboradores.

de la capa que haya en la base de datos, y modificar, no solo la geometría sino también la información alfanumérica asociada como el nombre, las etapas, hipervínculos, longitud, recorrido, tipo de firme, etcétera. La edición puede hacerse de manera individual seleccionando cada una de las entidades o se puede hacer de forma masiva haciendo una carga de atributos alfanuméricos o de geometrías a través de ficheros con información geográfica o alfanumérica, ya sea en formato shapefile zip, csv, kml, gpx o geoJSON. También se

pueden eliminar o dibujar nuevas entidades si fuera el caso. Una vez completada la actualización, el colaborador avisa al IGN y/o al CNIG para poner en marcha los controles de calidad previos a la inclusión en la base de datos, consiguiendo así la homogeneidad de la información en las diferentes capas. Una vez validada la información en la base de datos, se publican los datos en el Centro de Descargas y en NCO y se implementan los cambios necesarios en el visualizador, poniendo así a disposición ciudadana la actualización.





Mapa de las Vías Verdes españolas.

Mapa de las Vías Verdes Españolas

Cuando se recorre una Vía Verde es aconsejable informarse bien de las características del itinerario. Con este propósito, se elaboran una serie de productos editoriales como es el caso del [folleto divulgativo Vías Verdes españolas](#). Este folleto del Programa Nacional de Vías Verdes está diseñado y editado por el IGN y CNIG en colaboración con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE). En él se muestra un mapa del territorio nacional que recoge información general sobre la red, entre otras reseñas, la cual suma una longitud total de unos 3300 km convertidos en 135 rutas repartidas por toda España. Este mapa se imprime en los talleres del IGN y está disponible en tres idiomas: español, inglés y francés.

Trabajos actuales y futuros

Como NCO es un proyecto vivo, la actualización de la información tiene carácter continuo y está abierto a la publicación de nueva información, siempre que esta sea fiable y esté certificada y homologada. Constantemente se están mejorando las actuales funcionalidades, así como la interfaz para hacerla más intuitiva para los usuarios, mientras se conserva el

atractivo visual del conjunto. Un claro ejemplo en este sentido es la reciente inclusión de vídeos y *podcasts* generados por Vías Verdes, accesibles desde la ventana emergente de la capa. Con los vídeos un usuario puede encontrar documentales y resúmenes descriptivos de la vía y de los puntos por los que pasa, mientras que el *podcast* ofrece una descripción completa del tramo del cual habla.

Por último, subrayar la importancia del trabajo en equipo y la continua comunicación con todas las partes implicadas. En especial con los colaboradores, pieza clave en el proyecto, puesto que es lo que permite que la información que se ofrece al usuario final sea lo más completa y fiel a la realidad del territorio en cada una de las capas que se ofrecen, y es lo que hace que NCO siga siendo un proyecto referente en cuestiones de planificación de ocio y tiempo libre. ✨





La accesibilidad, seña de identidad de las vías verdes

Una de las características fundamentales de las vías verdes es su accesibilidad para todas las personas. Damos unas pinceladas de lo que significa esta cualidad y entrevistamos a varias entidades asociativas vinculadas con la discapacidad, la accesibilidad, y el ocio para todas las personas.

- **Texto:** Arantxa Hernández Colorado, gerente de Vías Verdes. FFE
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes

Vías Verdes, itinerarios para todas las personas



Las vías verdes o *greenways* en inglés, son corredores de transporte, desarrollados como itinerarios segregados e independientes del tráfico motorizado siguiendo antiguas vías de comunicación o en desuso, adaptados como itinerarios no motorizados. En España, en concreto las vías verdes se desarrollan sobre las antiguas vías de ferrocarril en desuso.

Estos itinerarios proporcionan una serie de características comunes:

- **Facilidad.** Sus débiles o nulas pendientes permiten su utilización a todo tipo de personas, incluidas las que tienen movilidad reducida.
- **Seguridad.** Gracias a su separación física e independiente de las vías de tráfico motorizado y a las protecciones situadas en las intersecciones con ellas, así como otros elementos, las vías verdes son itinerarios seguros.
- **Continuidad.** La continuidad de los trazados está garantizada con soluciones alternativas adecuadas en caso de obstáculos.

Estas tres características asignan a las vías verdes altos niveles de accesibilidad, seña de identidad de estas rutas. Las vías verdes cuentan, además, con elementos de las antiguas infraestructuras y edificios que, con su recuperación, contribuyen al desarrollo de itinerarios accesibles.

La recuperación de túneles, puentes y viaductos de los antiguos ferrocarriles y su puesta en valor es básica para dotar a estos itinerarios de un alto grado de accesibilidad. Los túneles acondicionados e iluminados salvan montes y montañas, accidentes orográficos que de no ser incorporados generarían diseños de senderos inaccesibles.

Por su parte, puentes, viaductos y otras obras de la ingeniería civil cruzan ríos, barrancos y accidentes orográficos que también suponen dificultad para el diseño de itinerarios de acceso a la naturaleza. Y otras obras e infraestructuras como pasos a desnivel sobre otras vías de comunicación (carreteras, autovías, líneas de ferrocarril) aportan altos

Las Vías Verdes por sus características favorecen el turismo para todas las personas.



niveles de accesibilidad y de seguridad a las personas usuarias.

Otros elementos importantes son los edificios de las antiguas estaciones de ferrocarril, de fácil acceso para todos y que se están empleando como alojamientos, restaurantes, pequeños museos, alquiler de bicicletas... sirviendo estos recintos como espacio de esparcimiento a los vecinos de la zona y visitantes.

Vías Verdes y Turismo Sostenible

A pesar de todas las buenas razones mencionadas la oferta de turismo accesible es todavía escasa y debe ser reforzada para dar cumplimiento a la universalidad de los espacios públicos, incluyendo los entornos naturales. De ahí la conveniencia de promover las vías verdes como uno de los mejores accesos a la naturaleza para todas las personas y para impulsar oportunidades de negocio que tengan en cuenta las necesidades y demandas de los turistas y también de los vecinos del entorno con necesidades especiales o de edad avanzada.

Los ejemplos de buenas prácticas empiezan a ser, progresivamente, más numerosos; existen destinos que han empezado a hacer del turismo accesible un eje estratégico con

La facilidad, la seguridad y la continuidad son las características que aportan a las vías verdes un alto nivel de accesibilidad.

el que atraer a más visitantes. Esta apuesta ha supuesto el diseño de iniciativas y acciones concretas para mejorar la accesibilidad de las instalaciones, la formación del personal y otros aspectos que hacen que la cadena de la accesibilidad se consolide y pueda tener más eslabones que hagan posible la experiencia turística accesible.

Pero también, cabe decir que en ocasiones las vías verdes pueden tener “puntos negros” que rompen la facilidad de los antiguos trazados de ferrocarril: túneles sin recuperar no incorporados al diseño de las vías verdes, desmontes de terraplén no repuestos o algunos cruces de carreteras a nivel que entrañan cierta peligrosidad para las personas que las utilizan.

Otro de los déficits que hay que mencionar es la inexistencia de aseos adaptados en muchos de los itinerarios, cuestión de gran importancia, especialmente para las personas



Las áreas de descanso y el resto de instalaciones deben ser aptas para todas las personas.

Un destino, equipamiento o servicio será inteligente y sostenible mientras garantice la accesibilidad de todas las personas.

usuarias de silla de ruedas, en particular mujeres. Cabe aludir que la falta de mantenimiento de algunos trazados o secciones concretas puede suponer otro problema para mantener el nivel de accesibilidad en una vía verde.

El mantenimiento del firme es por tanto un punto clave para que todas las personas, con y sin discapacidad, puedan hacer uso de estas infraestructuras en condiciones de calidad.

En consecuencia, es preciso seguir eliminando los puntos problemáticos de la red, pero también es justo señalar que se trata de casos puntuales sobre los que, en cualquier

caso, es de suma importancia dar una información veraz sobre los mismos.

No obstante, en España hay excelentes casos de buenas prácticas de vías verdes que han abordado el tema de la accesibilidad con rigor e implementación constante, como la Vía Verde de la Sierra, las Vías Verdes de Girona, algunos tramos en el Camino Natural Vía Verde Val de Zafán, o la Vía Verde de Arditurri, por poner solo algunos ejemplos. Y también se han desarrollado interesantes proyectos con entidades competentes y especializadas en la materia, así como el desarrollo de proyectos europeos como Greenways4ALL.

Y es que la accesibilidad debe ser una cuestión transversal que vaya más allá de la propia adecuación de la infraestructura, aunque este siga siendo el factor clave. Así, en los talleres, conferencias y cursos que se organizan en torno a las vías verdes, la accesibilidad debe presentarse siempre como referencia principal en la planificación, diseño y mantenimiento de estos itinerarios. Ade-

Las vías verdes permiten compartir espacios a todas las personas con capacidades diferentes.



más, en las publicaciones, vídeos y todo tipo de materiales promocionales, los usuarios con necesidades diversas también deben ser visibles a la vez que protagonistas, de modo que para transmitir que estos itinerarios son practicables para todos y así, animar a toda la ciudadanía a su utilización sin importar sus condiciones físicas o su edad.

En este sentido, se están logrando avances rápidos en muchos países europeos y tam-

bién en España. Por suerte nos movemos en un mundo mucho más consciente y sensibilizado y se percibe que se está produciendo un cambio significativo con respecto a la importancia de la accesibilidad; es uno de los elementos claves de un destino turístico inteligente y sostenible y uno de los parámetros que miden la sostenibilidad de los recursos, servicios y destinos.

Las vías verdes por tanto se pueden convertir en destinos turísticos accesibles en la naturaleza, debido a que la pendiente máxima de los trazados no suele superar el 4 % y con curvas de radio amplio, heredado de la necesidad de evitar pendientes en los trazados ferroviarios. Por este motivo, también se salvan desniveles a través de puentes, viaductos y túneles, siendo estos caminos llanos y sin alteraciones.

Pero para consolidar las vías verdes como destinos turísticos accesibles, no sólo el trazado o itinerario debe estar adaptado, sino que también debe existir una oferta de establecimientos y servicios accesibles en el entorno que lo estén. En este sentido muestran oportunidades para:

- La transformación de antiguas estaciones en restaurantes, alojamientos y otros equipamientos turísticos accesibles "a pie de vía" y con posibilidad de instalación y dotación de aseos adaptados.
- La apertura de ecomuseos, centros de interpretación y aulas de naturaleza accesibles.
- El desarrollo del producto de turismo ornitológico y la instalación de infraestructuras adecuadas para los avistamientos de avifauna.
- El alquiler de bicicletas eléctricas, adaptadas, triciclos, cuatricicletas, así como remolques, sillas y carros portabebés, tandems (bicicletas muy accesibles para las personas con discapacidad visual), acoples a las sillas de ruedas, etc.
- La construcción y desarrollo de servicios turísticos complementarios, como casas rurales, restaurantes, actividades deportivas adaptadas, etc.

¿Qué es un Itinerario Accesible?

Es **itinerario accesible** aquel que garantiza el uso y la circulación no discriminatoria de forma autónoma y en condiciones de seguridad de todas las personas. Todo itinerario accesible debe cumplir determinados requisitos según se indican en la Guía práctica hacia el Turismo Accesible en Vías Verdes que puedes consultar aquí.



Entrevistas con representantes de las personas con discapacidad

Ya sabemos que la accesibilidad es una de las señas de identidad de las vías verdes. Por ello hemos querido recoger el punto de vista de Fundación ONCE, PREDIF, Fundación También y del Club Tres Rodes para saber que significan las vías verdes para el colectivo de las personas con discapacidad y la importancia de seguir trabajando y mejorando en los procesos para hacer mejores vías verdes.



Hablamos con Jesús Hernández Galán, director de Accesibilidad e Innovación. Fundación ONCE

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

(FFE): Lo primero que cabe decir es que la Fundación ONCE ha estado siempre muy presente desde los inicios del proyecto de Vías Verdes. Allá por 1993 ya apoyasteis el Seminario Internacional sobre *Experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso...* cuando esto de las Vías Verdes, ¡era solo una idea embrionaria!

¿Cómo se ha continuado después con esta colaboración?

Jesús Hernández Galán (J.H.G): Desde Fundación ONCE consideramos que todos los eslabones de la cadena de valor del turismo han de ser accesibles, con el objetivo de que la experiencia turística de las personas con discapacidad sea satisfactoria. Estar junto a entidades que persiguen esta finalidad es fundamental. El proyecto de vías verdes desde sus inicios mostró claramente este propósito y por ello, fue fácil estar en él. Hemos dado apoyo en sus seminarios, participado como ponentes en ellos, en el proyecto Greenways4All con el *testing* para Viajeros, donde se europeiza el concepto de vías verdes y no se queda en España, apoyado la realización de la Guía de Vías Verdes accesibles junto con Predif y Fundación Biodiversidad, no olvidemos tampoco la serie de cupones de la ONCE sobre vías verdes y los entrenamientos del club ciclista ONCE en tandems por vías verdes, con el objetivo de dar difusión al proyecto, y por supuesto, continuamos esta

colaboración a través del convenio marco con la Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

FFE. 30 años caminando juntos, y con objetivos más que compartidos ¿Por qué es importante desde vuestro punto de vista que existan infraestructuras de este tipo en el entorno natural y como facilitan la integración social?

J.H.G: Desde la Fundación ONCE queremos que las personas con discapacidad puedan disfrutar en igualdad de condiciones que el resto de personas de todos los ámbitos. Entre ellos no podemos olvidar los del ocio. Poder participar y disfrutar de él es un derecho fundamental. Por ello es necesario que las actividades de ocio sean inclusivas, que sean concebidas para que las personas con discapacidad puedan realizarlas en el mismo lugar y en el mismo momento que el resto. No crear actividades concretas y en especial para personas con discapacidad. El entorno natural y la accesibilidad pueden parecer conceptos de convivencia complicada debido a la condición especial del primero. Pero proyectos como vías verdes demuestran que es posible anar ambos y definir soluciones que favorecerán que la inclusión sea posible.

FFE: Se han hecho muchas cosas, y 3300 kilómetros de vías verdes por toda España no son pocos, pero ¿qué debería de mejorarse y cuáles consideráis que son los aciertos?

J.H.G: ¿A mejorar? Por supuesto que cada vez haya más kilómetros de vías verdes y que la accesibilidad sea clave en su desarrollo como acabamos de decir. El mayor acierto es que la accesibilidad sea considerada desde el principio. En el momento en que se acometa la puesta en marcha de una vía verde, que el diseño universal esté presente. Esto supondrá que el proyecto planteará una

accesibilidad global y no habrá soluciones parciales. Es un modo de trabajar que debe ser considerado como buena práctica y ser imitado. Y por supuesto, no olvidemos que, en este proyecto, la accesibilidad no es sólo para personas con discapacidad física, sino también para otras discapacidades, como la visual o cognitiva. Se trata de accesibilidad universal.



Preguntamos a Francisco Sardón, presidente de PREDIF, la Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física.

FFE: Al igual que la Fundación ONCE que leíamos antes, PREDIF, ha estado siempre muy vinculada a las Vías Verdes. Contadnos que es PREDIF y su vínculo con las Vías Verdes.

Francisco Sardón (F.S.): PREDIF, es una entidad sin ánimo de lucro de ámbito estatal, declarada de utilidad pública, que representa, realiza programas y promueve acciones a favor de más de 2 000 000 de personas que tienen grandes discapacidades físicas. Cuenta con una experiencia de más de 30 años a través de sus diez federaciones miembro.

Es hoy un referente en materia de turismo accesible, preside la Comisión de Turismo y Ocio inclusivos del CERMI, y sus protocolos y criterios en el ámbito de la accesibilidad son los consensuados por todo el sector de la discapacidad y también en el ámbito de la asistencia personal.

La relación de Vías Verdes y PREDIF tiene ya unos 10 años, en la que hemos creado un vínculo que nos ha llevado a promocionar Vías Verdes como un ejemplo de buenas prácticas. Recientemente hemos firmado un convenio de colaboración para continuar trabajando juntos por la accesibilidad de las Vías Verdes.

FFE: Fran, se habla mucho de la “Cadena de la Accesibilidad”. ¿Qué es? ¿Y por qué es tan importante? ¿Cómo debería de ser esta cadena en las Vías Verdes y en los itinerarios naturales y vías ciclistas?

F.S.: Para cualquier actividad y experiencia turística es necesario una planificación previa y búsqueda de información sobre el destino a visitar. Las personas con necesidades de accesibilidad emplean 3 veces más tiempo por asegurar.

Incorporar la accesibilidad en los viajes da lugar a que la experiencia pueda ser disfrutada por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma posible. La accesibilidad debe comprenderse como un conjunto integral y debe estar presente en todas las fases del viaje (instalaciones, entornos, excursiones, atractivos turísticos, restaurantes etc.), de lo contrario, pueden generarse de manera aislada oasis accesibles, rompiendo con la denominada “Cadena de valor en accesibilidad turística”. En las vías verdes e itinerarios naturales es necesario una correcta información sobre las condiciones de accesibilidad para facilitar la fase de planificación, tener en cuenta el transporte de llegada y salida al destino, así como los productos de apoyo y materiales necesarios para realizar la actividad, los cuales deben cumplir criterios de accesibilidad. Hay que tener en cuenta también que los servicios de alojamiento y restauración puedan ser accesibles para no romper la cadena en ninguno de los eslabones.

FFE: Los 20 años de PREDIF en 2016 los celebrasteis de hecho recorriendo la madrileña Vía Verde del Tajuña. ¿Cómo recuerdas aquella experiencia? ¿Repetiríais de nuevo en alguna otra vía verde?

F.S.: Fue una experiencia que todas las personas participantes recuerdan con mucho cariño y nos preguntan cuándo vamos a repetir una experiencia como esa. Fue una acción totalmente inclusiva que permitió a muchas personas (con y sin discapacidad) conocer las Vías Verdes en bici, *handbike*, patines o caminando, disfrutar de un día en naturaleza, encontrarse con gente... Lo hicimos en nuestro 20 aniversario, ya que nos pareció un broche perfecto para cerrar esta efeméride, y más acompañados de *partners* como vosotros, y nos encantaría repetirlo en cualquiera de las Vías Verdes accesibles. ¡Habría que buscar una excusa!



**Entrevistamos
a Teresa Silva,
fundadora y
presidenta de la
Fundación También,
una de las entidades
más inspiradoras con la que
también hemos rodado juntos**

FFE: Teresa, cuéntanos por qué el deporte es tan importante para todas las personas y especialmente para las personas con discapacidad.

Teresa Silva (T.S.): El deporte es un punto esencial en la educación, tanto por su aportación física para la salud y el bienestar de la sociedad en su conjunto, como por los valores que aporta sobre todo en la juventud. Se trata de disciplina, compañerismo, trabajo en equipo, responsabilidad, superación personal y un largo número de valores que nosotros creemos que son fundamentales para nuestra juventud. Si además añadimos el hándicap de tener alguna discapacidad, ya sea de nacimiento o sobrevenida, estos valores multiplican su valor. Potencian la autoestima, la socialización en grupo de colectivos que suelen sufrir bastante de soledad, la mejora física evidente que les hará ganar en calidad de vida, la incorporación a una vida social y laboral más saludable y empoderada. En fin, una gran ganancia en su calidad de vida y en las de sus familias. Desde Fundación También llevamos ya casi 25 años al frente de esa idea, una apuesta de vida para beneficio de las personas con discapacidad a través del deporte.

FFE: Recuerdo además que hace unos años a través de la Fundación También, la RSC de una compañía de seguros médicos y la colaboración de la FFE se dotó a varias vías verdes de varias bicicletas adaptadas y tandems. ¿Qué significa la posibilidad de que pueda haber material adaptado de uso público en estos espacios?

T.S.: Si. El programa Huella Sanitas, que así se denominó, nos permitió dotar a diez vías verdes repartidas por toda España de bicicletas adaptadas de diversos tipos. Muchas de ellas todavía están en perfecto uso. En su día fue un proyecto muy innovador, el material adaptado en ese momento era muy escaso, todavía

lo es, pero han cambiado mucho las cosas gracias a Dios. El dotar a esas vías verdes y posteriormente a otras 10 capitales españolas de bicicletas adaptadas, supuso que una población que no vive en las grandes ciudades donde difícilmente se podía encontrar material, pudiera acceder a esas bicicletas de forma gratuita. Eso ayudó a que este colectivo se familiarizara con las vías y ampliara su uso. Esto junto con el gran trabajo de promoción de la accesibilidad que durante estos años se ha hecho desde FFE hace que el uso de las vías verdes hoy en día sea algo natural.

FFE: Cuéntanos que significan las vías verdes para el desarrollo y disfrute de programas de ciclismo adaptado como el que desarrolla la Fundación También. Y también, lo que cambiarías para la mejora de la experiencia cuando circuláis por vías verdes.

T.S.: Cuando ya hace muchos años quisimos salir de nuestras zonas de confort habituales en parques o vías urbanas, nos fijamos en las vías verdes. Comenzamos un estudio de viabilidad para recorrerlas en ese momento, estamos hablando de hace 20 años donde no todas las vías eran viables, pero pronto fuimos abriendo el camino por las primeras y en pocos años habíamos recorrido más de 30 diferentes vías en prácticamente todo el territorio dando a conocerlas entre nuestros beneficiarios.

Todavía hoy muchos grandes deportistas nos comentan que probaron estas bicis con nosotros en alguna de las salidas por diferentes vías de España. Para nosotros hoy en día cualquier ruta que organizamos sobre una vía verde es una garantía de accesibilidad y es una gran satisfacción ver como se abren más tramos accesibles día a día. Ahora son tantas que nos es imposible asistir a las nuevas inauguraciones, pero seguimos con interés su desarrollo y creemos que tenemos una pequeña parte en ello.

Es difícil decir que mejoraría, depende mucho de cada una de ellas. En las más esteparias, faltarían sombras y fuentes, mientras que en las más húmedas quizás algunas zonas de refugio tanto para el agua como para un exceso de sol. Pero si el tránsito por ellas es viable sin obstáculos yo creo que todos nos conformamos.



Y terminamos con el Club ciclista Tres Rodes, perteneciente a Aspaysm Comunidad Valenciana. Rafael

Sanz, su presidente y varios de los miembros de este club de ciclismo adaptado nos aportan su valoración y experiencia

FFE: Seguramente, el Club de ciclismo Tres Rodes es de las experiencias de cicloturismo inclusivo más exitosas que conocemos. Contarnos quienes sois y que hacéis en este club de las 3 ruedas (por la 3ª rueda adaptada a las sillas de ruedas).

Rafael Sanz (R.S.): Somos un club cicloturista, que salimos con ayuda de un acople a la silla de ruedas, *handbike*, bicis eléctricas, híbridas y manuales. Solemos quedar todos los sábados para hacer rutas por vías verdes de la Comunidad Valenciana. Somos 80 socios.

FFE: Conocemos que habéis recorrido la Vía Verde de Ojos Negros y otras vías verdes. ¿Cómo describiríais esta experiencia? ¿Cuántas personas os soléis reunir para disfrutar del ciclismo inclusivo?

R.S: Nuestra experiencia es muy satisfactoria porque podemos ver y visitar lugares que sin una *handbike* no sería posible. Generalmente salimos 10 o 12 amigos del club a hacer rutas de unos 35 kilómetros. A lo largo del año se realizan además unas cuatro salidas en autobús adaptado y solemos ser 35 o 40 personas que vamos con nuestras *handbikes* y acompañantes para realizar las vías verdes que están más lejos.

Javier Torrent (J.T.): Es una experiencia que nos permite realizar el deporte que nos gusta, disfrutar de la naturaleza, relacionarnos con gente y la inclusión en la sociedad. En definitiva, una experiencia maravillosa.

FFE: ¿Por qué es tan importante que las administraciones que diseñan, ejecutan y mantienen las vías verdes trabajen muy en serio para eliminar esos puntos negros que sabemos que algunas vías verdes tienen? Ponerme un ejemplo con el que os hayáis encontrado.

R.S.: Sería interesante que todas las vías verdes tuviesen su "patrulla verde" como la que tiene la Vía Verde de la Sierra para incidencias que puedan surgir. La Vía Verde del Oso en Asturias tiene varios desniveles y si no vamos acompañados es difícil terminarla, creo que sería interesante que la adaptasen para no tener que depender de nadie.

J.T.: Es importantísimo que adapten todos los recorridos de las vías verdes, en primer lugar, por nuestra seguridad y el no tener que depender de la ayuda de nadie. Un ejemplo es en la Vía Verde de Ojos Negros. Hay tramos en los que nos tiene que ayudar porque son cuestas con un desnivel muy elevado y con muchas piedras, también hay túneles muy poco iluminados.

Estaría muy bien que en algunos puntos de las vías pusieran caseta de información a los usuarios, ayuda técnica (herramientas, pinchazo, etc.) y primeros auxilios en caso de accidente o indisposición de alguna persona.

FFE: Gracias a todos y a todas, esperamos que la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, la Estrategia Estatal por la Bicicleta y el #EfectoBicicleta de Mitma contribuya a que cada vez las vías verdes y otras infraestructuras ciclistas sean más accesibles y seguras para todas las personas.

Es muy importante el estado del firme para garantizar la accesibilidad.



Aunque *a priori* las vías verdes son itinerarios accesibles aún existen “puntos negros”, algunas discontinuidades o túneles sin recuperar que rompen con la accesibilidad universal.

Y para terminar, no me puedo resistir a cerrar este artículo sobre vías verdes y accesibilidad sin aportar mi punto de vista personal en dos temas que me tocan muy cerca tanto como gerente de Vías Verdes en la FFE como por ser madre de un hijo con una discapacidad intelectual severa con afectación motórica o de movilidad. Solo diré que los viajes en bicicleta en familia por vías verdes nos han salvado de caer en la inacción y en cierto fatalismo ante una situación muy complica-



da. Para mí y mi familia las vías verdes son la fórmula perfecta para que todos, cada uno con nuestras inquietudes y necesidades, podamos compartir viajes y vacaciones en las vías verdes de España o en las que se extienden por el resto de Europa. Hemos aunado la pasión por la bicicleta, la parte profesional y la realidad de un hijo con discapacidad... y como resultado y solución de la ecuación nos han salido los viajes por vías verdes, en los que nuestro hijo puede seguir viajando

con nosotros en un remolque para bicicletas adaptado por nosotros mismos. Esta adaptación nos permite poder movernos con libertad, aunque somos conscientes de que a día de hoy y siendo sinceros no podemos hablar de accesibilidad al 100%, pues existen puntos negros y cosas por mejorar. Lo que sí que puedo aseverar en primera persona es que las vías verdes son los itinerarios más accesibles que hemos disfrutado y seguiremos disfrutando. 🌿



Las *handbikes* son ideales para la práctica del cicloturismo adaptado en vías verdes.



El Programa español de Vías Verdes es un caso de éxito, fruto de la gobernanza y del apoyo de la ciudadanía desde sus inicios en 1993

El Programa español de Vías Verdes ha promovido durante sus 30 años de existencia la participación de la ciudadanía en actividades promocionales, festivas y deportivas, consiguiendo unos impresionantes volúmenes de personas usuarias. Incluso algunas vías verdes han nacido como resultado de la implicación activa e incansable de la población local, a través de sus acciones reivindicativas.

- **Texto:** Carmen Aycart Luengo, consultora de Vías Verdes y exdirectora del Programa Vías Verdes
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes

Las Vías Verdes nos invitan a “Vivir la Vía”



Haciendo balance de sus 30 años de existencia, se puede afirmar que **una de las claves que sustentan el éxito del Programa Vías Verdes es el elevado grado de participación e implicación ciudadana que ha conseguido**. No es casual que se haya producido este amplio apoyo de la ciudadanía a las Vías Verdes, pues es fruto de una estrategia perseverante desde el mismo momento en que se gestó el Programa a lo largo del año 1993. En junio de aquel año emblemático se organizó un seminario para conocer las experiencias desarrolladas en otros países con sus líneas férreas en desuso, y cuando pocos meses después se publicó un libro con aquellas ponencias ya se usó un título que muy bien podría ser considerado el lema clave del Programa Vías Verdes a lo largo de estas décadas: "Vive la Vía". Un imperativo que apela a la acción de recorrer y disfrutar de las vías y que, desde entonces, se ha repetido en numerosas acciones promocio-

nales de la FFE, dando título a una serie de televisión y siendo el lema general de las sucesivas convocatorias del Día Nacional de las Vías Verdes.

El Programa persiguió desde el primer momento no sólo crear estas nuevas infraestructuras y los servicios asociados a ellas, sino también realizar una intensa y continuada promoción para inducir a toda la población a conocerlas y utilizarlas. El objetivo era poner en valor más kilómetros de vías verdes para conseguir así que cada día más y más personas las recorrieran, impulsando en torno a ellas un flujo en continuo crecimiento de visitantes y turistas. Era la única forma de asegurar la consecución de los objetivos últimos que perseguía el Programa: mejorar la calidad de vida de los habitantes del medio rural y promover el turismo activo y de naturaleza como medio para fijar la población en su lugar de origen y diversificar las rentas en la España rural.

Grupo de visitantes disfrutando en una vía verde.



El Programa de Vías Verdes nació con la vocación de poner estos espléndidos recursos ecoturísticos a disposición de todas las personas, de cualquier edad y género, sin distinción por capacidad física o perfil socioeconómico. De ahí que el primer folleto promocional que diseñó la FFE a finales de 1993 incluyese a los usuarios de sillas de ruedas en su dibujo esquemático de los tipos de usuarios básicos a los que se destinaban las vías verdes. Esta imagen, repetida desde entonces en los materiales promocionales de las vías verdes (camisetas, mochilas, bolsa multiusos...), suponía una declaración de principios: **las vías verdes permiten disfrutar al 100% de la población**. Esta premisa ha estado siempre presente en las estrategias de la FFE y en el diseño de las actividades de participación ciudadana.

El Día Nacional de las Vías Verdes

Con el objetivo de promover el conocimiento de las vías verdes por parte tanto de la población local como de los visitantes de un entorno más o menos cercano, y animarles a recorrerlas **la FFE instituyó en 1998 la celebración del Día Nacional de las Vías Verdes**. Se eligió la fecha del segundo domingo del mes de mayo por su proximidad al 12 de mayo, onomástica de Santo Domingo de la Calzada, patrón de los ingenieros civiles y de quienes arreglan los caminos. El propósito de hacer confluir en esa fecha el mayor número posible de actividades por todas las vías verdes españolas era favorecer el efecto contagio entre los diferentes territorios y conseguir un mayor impacto mediático.

La FFE impulsa y coordina la convocatoria, haciéndose cargo de su difusión y publicidad general a través de sus medios divulgativos, comunicados de prensa y redes sociales, correspondiendo a los respectivos entes promotores de cada actividad de llevar a cabo la organización y búsqueda de colaboradores y patrocinadores. En los últimos años es habitual que en esta celebración anual se realicen hasta 40 actividades en una veintena de vías verdes diferentes, sumando entre 6000 y 7000 asistentes. En algunas de las actividades pueden llegar a concentrarse más de 2000 personas, como sucede con algunas



Convocatoria del XXIII Día Nacional de las Vías Verdes.

maratones y medias maratones, si bien el promedio de participantes en estos eventos, que tienen lugar en el medio rural alejado de grandes urbes, no alcanza el medio millar.

Con el paso del tiempo, se ha ampliado a todo el mes de mayo la convocatoria de actos ciudadanos, para dar cabida a las múltiples propuestas y adaptarse a las circunstancias y necesidades de las diversas vías verdes. Siguiendo la estela de la convocatoria española, la Asociación Europea de Vías Verdes (European Greenways Association) impulsó en 2001 la **celebración del Día Europeo de las Vías Verdes, en el marco de la Semana Europea de la Movilidad** que la Comisión Europea convoca en septiembre en torno al Día Europeo sin Coches. El objetivo era igualmente concentrar en torno a una misma fecha múltiples actividades en diversas *greenways* europeas para alcanzar una mayor repercusión mediática y ciudadana.

Actividades para la participación ciudadana

Las actividades participativas organizadas en las vías verdes a lo largo del año, muchas de ellas enmarcadas en el Día Nacional o Europeo de las Vías Verdes, son de lo más variadas. Las más recurrentes son las de carácter deportivo y que promueven un ocio activo y saludable, como son las marchas ciclistas y senderistas, carreras populares, medias maratones y maratones y, en menor medida, pruebas de orientación y



Cartel anunciando una Media Maratón en la Vía Verde de la Sierra.

marcha nórdica. Algunas de estas marchas se desarrollan a la caída de la noche, lo que les confiere el atractivo añadido de un cierto misterio y aventura, al tiempo que permite evitar las horas diurnas cada vez más calurosas en el mes de mayo, especialmente en ciertas zonas. También en horario nocturno se han convocado muchas actividades de observación de estrellas desde diversas vías verdes.

Se promueve que la organización de estas actividades tenga una perspectiva inclusiva, de modo que vayan **dirigidas a todas las personas, con independencia de sus capacidades y aptitudes**. Si bien es también frecuente la celebración de eventos de carácter específico para colectivos de personas con discapacidad tanto física como intelectual, siempre con amplia participación de familiares y acompañantes.

A algunas de estas actividades se les añade un carácter solidario, aprovechándose para sensibilizar a la población ante ciertas

problemáticas, con frecuencia relacionadas con enfermedades crónicas, y ocasionalmente recoger aportaciones para éstos y otros fines benéficos.

La elevada calidad natural y paisajística de las vías verdes ha propiciado también la **organización de actividades de carácter medioambiental**, como paseos interpretativos guiados para conocer los valores del patrimonio natural del entorno en sus diversas facetas: botánicos y faunísticos (observación de aves...), geológicos, paisajísticos. Asimismo son frecuentes las acciones ciudadanas de plantación y revegetación a lo largo de las vías verdes, generalmente dirigidas a familias y escolares, siendo especialmente loables las que incluyen el concepto de "adopción" del árbol plantado, lo que compromete a realizar riegos periódicos posteriores para asegurar la supervivencia de lo plantado o sembrado.

En muchas vías verdes **se desarrollan talleres participativos para la sensibilización**

y **educación ambiental** vinculados al cambio climático y la contaminación, que impulsan hábitos sostenibles, el reciclaje, la recogida de basuras, la reducción en la generación de residuos y en la utilización de plásticos, la eficiencia energética...

Igualmente se organizan **acciones dirigidas a conocer y disfrutar del patrimonio cultural** existente en el entorno de la vía verde: visitas guiadas a los monumentos y recursos cercanos (museos locales, vestigios mineros, yacimientos arqueológicos...) y jornadas de puertas abiertas a edificios singulares, entre otras.

A lo largo de estos años se han realizado muchos **concursos de dibujos, pintura y fotografía**, tanto genéricos sobre las vías verdes españolas como sobre alguna de ellas de forma específica, de temática libre o bien sobre un tema concreto o relacionado con algún período del año como el ya tradicional concurso de dibujos sobre "las Vías Verdes y la Navidad" organizado por la FFE, ya sean dirigidos a toda la población o restringida a colectivos como los escolares. Todos estos certámenes han permitido contar con obras divulgativas de gran calidad, lo que ha propiciado la posterior celebración de exposiciones locales o itinerantes así como la publicación de libros, agendas, postales y otros materiales promocionales.

La profusión y variedad de entidades y administraciones patrocinadoras de estas acciones ciudadanas son directo reflejo de su gran heterogeneidad, en cuanto a contenido, objetivos y destinatarios. Es habitual encontrar a empresas locales entre los patrocinadores, pero también a grandes corporaciones y entidades privadas que incorporan estas acciones en sus políticas de responsabilidad social corporativa.

La mayoría de las actividades culminan con un merecido refrigerio o almuerzo popular, ofrecido por los organizadores y patrocinadores. No pocas veces se vinculan las propias actividades a la promoción de la gastronomía local y tradicional, apoyando el "consumo kilómetro cero", con la celebración de concursos y talleres gastronómicos –"de la Vía Verde a la mesa"-. El reclamo gastronómico nunca falla para atraer a visitantes locales y foráneos.



Grupo de visitantes recorriendo la Vía Verde de Ojos Negros.

Es también frecuente que estas actividades populares estén amenizadas por música tradicional, recitales y charangas, y que se organicen expresamente conciertos y espectáculos de luces y música en los alrededores de la vía, e incluso en el interior de los túneles,



Celebración en un túnel de la Vía Verde.



Concierto por el 20 Aniversario de la Vía Verde del Aceite.

donde se consigue una acústica muy buena. Los túneles de las vías verdes dan también mucho juego para la organización de teatrillos nocturnos que los convierten en verdaderos “túneles del terror”.

Otro caso de participación ciudadana muy interesante han sido las intervenciones artísticas entre 2019 y 2022 en varios túneles de la Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro. El objetivo de esta acción cultural era promover la participación local para la recreación artística y la recuperación de la memoria y del patrimonio ferroviario de esta antigua línea de tren tan querida en el territorio, y ahora Vía Verde, a través de la decoración de frescos simulando la vegetación autóctona de la zona y las intrahistorias de “El Trenico”

Estas actuaciones artísticas participadas por vecinos de todas las edades fueron merecedoras de uno de los premios europeos de

Vías Verdes 2021 que organiza la Asociación Europea de Vías Verdes cada dos años.

En otras ocasiones se realizan visitas teatralizadas de la vía verde, actuaciones folclóricas, talleres y mercadillos artesanales, sorteos de premios y recuerdos, juegos tradicionales, espacios e hinchables para los más pequeños, etc.

Impulso al empleo local

La puesta en marcha de todas estas actividades genera un impacto muy positivo en las empresas locales que las organizan y llevan a cabo. Significan una fuente de ingresos para aquellas empresas que aportan monitores, guías y animadores especializados o bien que proporcionan los autobuses para los desplazamientos y las bicicletas para las marchas. Igualmente inciden positivamente sobre los restaurantes y comercios de la zona a los que se encargan las comidas y avituallamientos, los espectáculos de música y teatro, o bien que gestionan los sorteos y concursos, y proporcionan los trofeos y premios. En ocasiones son algunas de estas empresas locales las que se implican hasta el punto de ser los propios organizadores de acciones promocionales, como sucede con el Centro Cicloturista Subbética en la Vía Verde del Aceite.

Por otro lado, también se desarrollan **actividades populares reivindicativas reclamando que algún antiguo trazado ferroviario sea convertido en vía verde**. En este tipo de acciones resulta indispensable el papel dinamizador de colectivos y asociaciones ciudadanas de ámbito local sobre todo de corte ecologista, pero también deportista, cultural y conservacionista de los valores etnográficos y la historia de la zona.

Campañas ciudadanas

A lo largo de los 30 años de existencia del Programa Vías Verdes se han desarrollado diversas campañas ciudadanas con el objetivo de dar a conocer su existencia y promover su utilización entre la población local, impulsando también una mayor afluencia de visitantes y turistas. Con frecuencia se ha aprovechado para impulsar una mayor sensibilización y educación en torno a temas medioambientales. Es el caso de las dos campañas lanzadas



Celebración del Bikefestival en Doña Mencía.

desde la FFE bajo los lemas de “**Vías Verdes, Cero CO2**” y “**Más Vías Verdes, Menos CO2**” en 2011 y 2013 en colaboración con la Fundación Biodiversidad, Ferrovial y Mediaset. El objetivo era sensibilizar a los ciudadanos sobre la necesidad de adoptar hábitos cotidianos de movilidad no contaminante como contribución a la lucha contra el cambio climático, a través de la utilización de las Vías Verdes.

La campaña se basaba en la puesta a disposición de los usuarios de vías verdes de una calculadora (diseñada por ECODES) en la página web de la FFE www.viasverdes.com donde podían **cuantificar el ahorro en emisiones de CO2 que generaban al utilizar las vías verdes**, en lugar de desplazarse en vehículos a motor. En esta aplicación los usuarios aportaban dos datos: el número de personas que habían recorrido la vía verde y los kilómetros recorridos. Se divulgó ampliamente la Campaña a través de

Escolares construyen un tramo de vía verde

La activa implicación ciudadana en las Vías Verdes del Guadiato y Los Pedroches llegó a su máximo exponente cuando en 2020 un grupo de alumnos de un instituto local, con edades comprendidas entre 11 y 12 años, trabajaron durante una semana lectiva en jornadas de 8 horas para crear un carril bici urbano en el pueblo de Peñarroya-Pueblonuevo. Ayudados por algunos profesionales y voluntarios del municipio, conseguían así conectar dos tramos ya existentes de esta red de vías verdes. Contaron con una subvención de la Junta de Andalucía de 5400 € para materiales y la contratación de dos monitores.

los medios de comunicación y redes sociales, situando puntos de información en numerosas vías verdes y en lugares frecuentados por ciclistas de algunas grandes ciudades. También se recogieron y publicaron mensajes de apoyo de presentadores de televisión, ciclistas profesionales y otros personajes populares.

Logotipo de la campaña "Vías Verdes, Cero CO₂".



Sumando los resultados obtenidos en ambas campañas se alcanzaron cifras muy relevantes: más de 73 000 participantes directos, más de 4 millones de kilómetros de vías verdes recorridos, ahorrando con ello la emisión de más de 840 toneladas de CO₂. A lo que hay que sumar el efecto de concienciación a favor de la movilidad sostenible conseguido sobre miles de personas que no participaron directamente en la calculadora de emisiones.

Otras campañas como "Vías Verdes y Red Natura 2000" con el apoyo de la Fundación Biodiversidad también perseguían objetivos parecidos de sensibilización sobre los espacios naturales protegidos de los entornos de las vías verdes.

La FFE lanzó entre 2009 y 2011 el **Pasaporte Vías Verdes Españolas**, gracias al

patrocinio del entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino y de Adif, así como a la colaboración de 19 Vías Verdes. El objetivo esencial era promocionar las Vías Verdes y fidelizar a sus usuarios, generando el conocimiento y valorización de "Vía Verde" como marca común para toda España. El método se basaba en crear incentivos en forma de regalos para quienes fuesen consiguiendo los sellos de un número significativo de vías verdes.

La FFE se encargó del diseño y la edición de 20 000 unidades del Pasaporte, de gestionar la adhesión de 19 Vías Verdes, garantizar la existencia y horarios de un gran número de puntos de sellado durante los 2 años de la campaña, diseñar y distribuir en ellos los 19 tampones de sellos diferentes, dinamizar la campaña y conseguir premios (entre ellos, noches de estancia en Paradores de Turismo para quienes completasen los 19 sellos del pasaporte).

El Pasaporte fue objeto de una amplia campaña publicitaria en los medios de comunicación y entidades promotoras de las vías verdes participantes, alcanzándose plenamente los objetivos inicialmente marcados.

Entre los meses de abril y julio de 2009 la ONCE lanzó con la colaboración de la FFE una **serie de 60 cupones dedicados a las vías verdes**, una campaña publicitaria de gran alcance territorial y temporal. En total, se emitieron 300 millones de cupones en el marco de esta campaña.

Cada cupón estaba presidido por la fotografía de la vía verde correspondiente, con su nombre, los puntos de origen y final, una breve descripción del recorrido y una referencia a la página web www.viasverdes.com de la FFE. Estos cupones estuvieron disponibles de lunes a jueves, semana tras semana, en todo el país a través de los 22 000 agentes vendedores de la ONCE. Además, se celebraron sucesivas presentaciones de la campaña a los medios de comunicación en cada delegación territorial de la ONCE, multiplicando así su efecto divulgativo.

Niños sellando el pasaporte en la Vía Verde del Tajuña.



Otro proyecto que buscaba la participación ciudadana la desarrolló la FFE, en colaboración con la Junta de Andalucía, la Universidad de Sevilla y Renfe, con un objetivo que quedaba bien explícito en el lema principal de la campaña: “**Ven en tren a la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla**”. A través de carteles distribuidos por las diversas sedes universitarias y por las estaciones de tren de la provincia, así como en los monitores de los trenes de Cercanías de Renfe, se impulsó este desplazamiento intermodal en tren y bicicleta, una opción realmente sostenible para viajar.

Otras campañas para la búsqueda de un eslogan para las Vías Verdes de la Región de Murcia, por ejemplo, o innumerables campañas en redes sociales con premios variados han venido siendo en los últimos tiempos nuevas maneras de implicar a la ciudadanía en el conocimiento de las vías verdes.

También aquéllas llevadas a cabo con entidades relacionadas con la discapacidad para testear las condiciones de las vías verdes (proyecto Greenways4All 2016–2018 en el que colaboraron entre otros la Fundación Once y PREDIF) han contribuido a que los viajeros se impliquen con el desarrollo y mejora de estos itinerarios a través de “auditorías” en primera persona y realización de videos divulgativos para la mejora de la accesibilidad.

La ciudadanía como motor impulsor de la creación de algunas vías verdes

Entre los principios que sustentaron el Programa español de Vías Verdes desde su creación en 1993 figuró siempre con especial énfasis la implicación de las autoridades locales en la puesta en marcha, gestión y promoción de estos itinerarios ecoturísticos. De ahí que la colaboración de municipios, ayuntamientos y comunidades autónomas haya sido un factor realmente clave para el exitoso proceso de gestación y crecimiento de la Red de Vías Verdes en España y para garantizar la buena salud que define al Programa durante ya tres décadas.

Ven en tren a la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla

Desde Sevilla puedes ir en tren hasta la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla. Una ruta muy fácil y accesible para tod@s sobre un antiguo trazado ferroviario de 18 kilómetros, en pleno corazón del Parque Natural Sierra Norte de Sevilla. Disfruta de un día paseando o pedaleando junto a la Ribera del Huéznar.

Los trenes de Renfe Cercanías sólo circulan en este horario sábados, domingos y festivos. Consulta condiciones para viajar en grupo y/o con bicicletas en el telf. 954 048 011.

También puedes alquilar bicicletas cerca de la estación de Cazalla-Constantina

Origen: Sevilla-Santa Justa Destino: Cazalla-Constantina	Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
	C3	09.00	10.32	1 h 32 min.

Origen: Cazalla-Constantina Destino: Sevilla-Santa Justa	Línea	Hora Salida	Hora Llegada	Tiempo de Viaje
	C3	18.55	20.35	1 h 40 min.

www.renfe.com
Telf. 902.320.320

Más información: www.viasverdesandalucia.es

Síguenos en:

Más allá del impulso institucional generado por las administraciones locales, otro fenómeno **decisivo en la gestación de algunas vías verdes ha sido la implicación y el empuje de la propia población local** a través de colectivos y asociaciones.

Son varias las vías verdes españolas cuyo nacimiento ha sido en gran medida fruto de la demanda y la reivindicación vecinal.

Precisamente, una de las primeras vías verdes en ponerse en marcha en España (Vía Verde de la Sierra) tuvo a **Ecologistas en Acción** como precursor, iniciativa a la que han seguido otras muchas, pudiendo destacarse también la Vía Verde del río Guadarrama en la Comunidad de Madrid. Estos grupos, además, no solo participan de forma reivindicativa como promotores iniciales de estos proyectos, sino que en muchos casos han seguido implicándose –ya sea en alianza o en confrontación– con las administraciones locales para asegurar la mejora o la ampliación de itinerarios, como es el caso en las vías verdes de la provincia de

Campaña ciudadana “Ven en tren a la Vía Verde de la Sierra Norte de Sevilla”.



Testing de viajeros en la Vía Verde de la Sierra.

Cádiz, detectando problemas y reclamando más atención e inversiones públicas.

Entre las primeras en el tiempo, cabe recordar también el movimiento de las asociaciones vecinales del barrio madrileño de Alameda de Osuna que, hacia 2003, luchaban por conseguir que un antiguo trazado ferroviario que cruzaba entre sus calles dividiendo el barrio fuera convertido en una vía verde y no en un vial de varios carriles para el tráfico a motor como pretendía el Ayuntamiento de Madrid.

Por aquellas fechas surgió un potente movimiento vecinal impulsado por la **Asociación Vía Libre Cartagena** reivindicando la construcción de la Vía Verde Campo de Cartagena en aquella localidad murciana. Durante años se realizaron marchas cicloturistas y otros actos muy participativos que resultaron decisivos para lograr la implicación de las administraciones y que se hiciera realidad la ansiada construcción de la vía verde.

En la localidad manchega de Puertollano es el **Club Cicloturista Caminos y Cañadas** el impulsor del movimiento ciudadano que demanda la creación de una vía verde en el Valle de Alcudia, desde hace ya décadas. A pesar de que se ha llegado a conseguir la implicación de las administraciones en la construcción de algún tramo, todavía no ha podido ser abierto debido a problemas con la disponibilidad de los terrenos.

Otras entidades como la **Plataforma Barbastro en bici** y la **Coordinadora por la Vía Verde Barbastro-Monzón** han realizado durante años marchas reclamando lo que hoy es

un itinerario que ya está en fase de obras en la provincia de Huesca. **Volem Vía Verda** en Mallorca, la **plataforma Vieja Vía de Lezama** en Bizkaia y algunas más por todo el territorio son ejemplos de que la sociedad civil organizada es uno de los principales precursores de la puesta en marcha de estos proyectos.

La creación de la Vía Verde de La Maquinilla en el norte de la provincia de Córdoba, fue igualmente el resultado de la demanda ciudadana. En 2010 se iniciaron las marchas vecinales reclamando la construcción de una vía verde uniendo los pueblos de Belmez y Peñarroya-Pueblonuevo, impulsadas por la **Asociación La Maquinilla**. Las primeras intervenciones para acondicionar el antiguo trazado ferroviarios fueron realizadas por parte de los alumnos de un instituto de Belmez, que crearon paneles interpretativos, papeleras, bancos e hitos kilométricos, y revegetaron los laterales de la vía verde. Se conseguía así el primer eslabón de la red de Vías Verdes del Guadiato y Los Pedroches, cuya construcción ha sido asumida desde hace años por la Diputación de Córdoba y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

A raíz de la demolición de una antigua estación de ferrocarril en la Sierra Morena sevillana en 2021, surgió un potente movimiento ciudadano con la reivindicación de convertir en vía verde dos antiguos trazados mineros que partían de la ciudad de Sevilla, las **futuras Vías Verdes de Cala y de Aznalcóllar**. Con este objetivo común unieron sus fuerzas diversos colectivos y entidades (A Contramano, Asedeca, Ecologistas en Acción y Fundación Patrimonio Industrial de Andalucía) vinculados a la movilidad sostenible y la protección del patrimonio. Durante estos años han desarrollado diversas marchas ciudadanas, exposiciones itinerantes de fotografías, recogida de firmas y reuniones periódicas con todas las administraciones competentes, consiguiendo la implicación de todos los municipios afectados.

En definitiva, los ciudadanos han sido los principales beneficiarios de las vías verdes en estos últimos 30 años, y cada día las utilizan y aprecian más, por lo que podemos augurar un largo y prometedor futuro al Programa español de Vías Verdes. **¡Feliz 30 aniversario!** 🌿



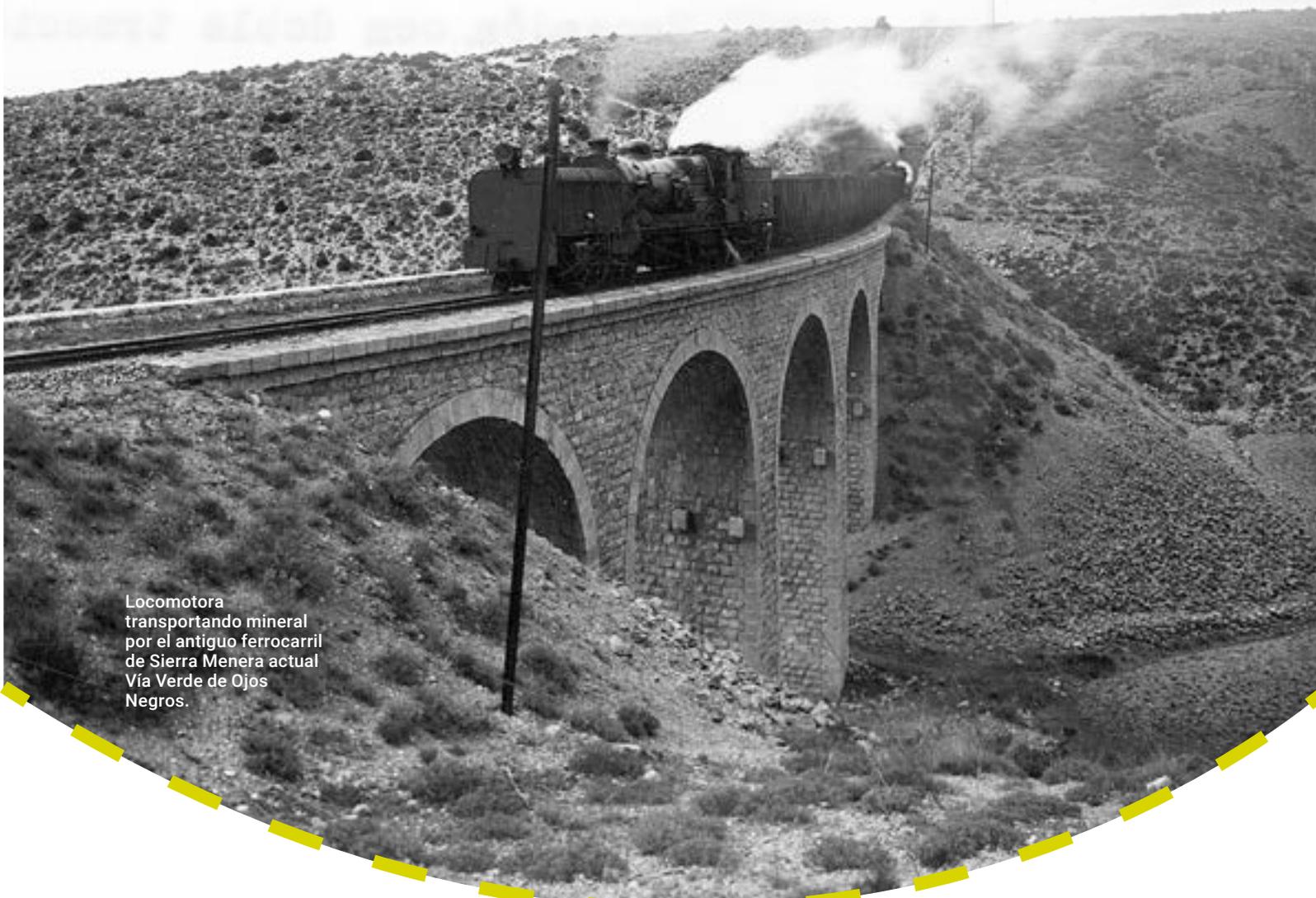
Una aproximación a las causas que motivaron los cierres de infraestructuras ferroviarias en España en perspectiva histórica

Durante el siglo XX nuestra red ferroviaria vivió su período de consolidación y madurez. Fue durante esa centuria cuando el sistema ferroviario español comenzó a conocer la competencia de la carretera y los efectos de la misma sobre las líneas ferroviarias más distantes de los grandes corredores de tráfico. Estas circunstancias, sumadas a las debilidades de nuestra economía durante el franquismo y al fin del ciclo productivo para muchas de estas explotaciones ferroviarias, propiciaron el cierre o el abandono de más de siete mil kilómetros de líneas ferroviarias hasta ese momento operativas o que todavía se encontraban en fase de construcción. En este artículo se indaga en torno a la dinámica de este proceso y se cuantifica en qué medida estos antiguos trazados ferroviarios se han reconvertido en Vías Verdes.

- **Texto:** Francisco Polo Muriel, historiador y director del Museo del Ferrocarril de Madrid. FFE
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes y Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid

Líneas ferroviarias en desuso y reconversión. El pasado ferroviario

Foto: Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (COMPANÍA MINERA DE SIERRA MENERA, S.A.).



Locomotora
transportando mineral
por el antiguo ferrocarril
de Sierra Menera actual
Vía Verde de Ojos
Negros.

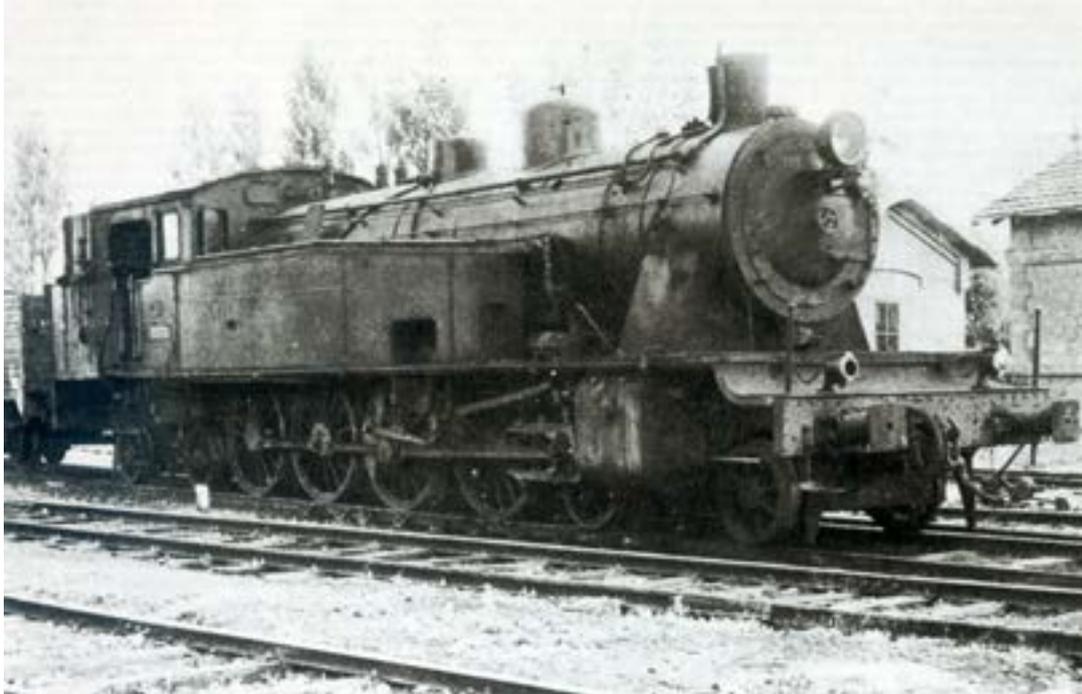
El Programa Vías Verdes comenzó su andadura en el año 1993 con la realización de un Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso, acometido desde la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Este primer balance cuantitativo y cualitativo sobre la red ferroviaria susceptible de usos alternativos comenzó a elaborarse unos meses después de que en España se produjera la primera inauguración de una Línea de Alta Velocidad. En concreto, la apertura en abril de 1992 de la línea entre Madrid y Sevilla, primer eslabón de una nueva red ferroviaria en ancho europeo que alcanza hoy en día los 3926 kilómetros dedicados a la operación de trenes de Alta Velocidad. Esta nueva red vino a complementar a otra de ancho ibérico que, desde el año 1968, con la inauguración del ferrocarril directo entre Madrid y Burgos, había registrado apenas sensibles crecimientos, dado que las aperturas, hasta 1992, de los nuevos kilómetros de líneas en explotación correspondieron principalmente a pequeñas líneas y cortos tramos dedicados a la implantación o ampliación de una incipiente red de Cercanías, que comenzó a eclosionar desde mediados de la década

de 1970. Igualmente, la red de vía estrecha, principalmente de ancho métrico, experimentó un paulatino crecimiento desde 1950 hasta 1972 correspondiéndose con el dilatado proceso de construcción y apertura de tramos del Ferrocarril Ferrol-Gijón. Sin embargo, en ambas redes y de forma coetánea, se produjo también una importante pérdida de sus capacidades operativas al clausurarse un buen número de líneas de débil tráfico, consideradas altamente deficitarias, alcanzándose su momento culmen en el año 1985.

El referido Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso contabilizó hasta 7684 kilómetros de líneas cerradas al tráfico en las redes públicas de ancho ibérico y de vía estrecha y sacó a la luz para su potencial reutilización otra red pública, inconclusa, cuya proyección se gestó en la década de 1920 durante la dictadura de Primo de Rivera, poniéndose fin a su proceso constructivo durante el período de desarrollismo económico de la década de 1960. Al mismo tiempo, este Inventario identificó un importante número de líneas ferroviarias de naturaleza y gestión privada, vinculadas principalmente a cotos mineros,

Inventario de líneas ferroviarias en desuso en España. 1993





Línea Murcia-Caravaca de la Cruz. Inauguración 1933.

las cuales finalizaron su vida activa cuando cesó el ciclo económico de explotación de estos recursos o cuando fueron sustituidas por otras redes de transporte, como la carretera.

Así pues, **este vasto patrimonio cultural ferroviario en desuso se fue generando a lo largo de diferentes períodos del siglo XX**, respondiendo su clausura a decisiones políticas motivadas, entre otras circunstancias, al débil tráfico que venían soportando y a un acusado déficit económico derivado, por una parte, por la competencia generada por la carretera y, por otra, por la escasa inversión económica para el mantenimiento y la modernización en determinadas líneas y ramales, buena parte de ellas distantes de los grandes corredores de tráfico ferroviario y en donde el éxodo migratorio hacia las grandes ciudades estaba produciendo importantes vacíos poblacionales. Por todo ello, se hace preciso describir en qué contexto se fue originando este proceso de cierres de líneas con el fin de contar con una aproximación a las causas que los motivaron y despertar el interés por un patrimonio cultural vinculado a la obra pública, ahora en desuso, que requiere su conocimiento e investigación para seguir promoviendo su recuperación y conservación.

La dinámica evolutiva de la red ferroviaria española durante el siglo XX

A comienzos del siglo XX, la mayor parte de la red ferroviaria de ancho ibérico (hoy en día conocida como red convencional) que se había proyectado durante el siglo anterior se

encontraba ya operativa. Igualmente sucedía con las líneas de vía estrecha que se fueron abriendo al tráfico de manera paulatina desde el último tercio del siglo XIX. No obstante, ambas redes contaban todavía con algunas líneas no culminadas y cuyas concesiones habían sido aprobadas y otorgadas a las empresas privadas que explotaban el ferrocarril en España.

Acabada la Primera Guerra Mundial (PGM) la situación económica de la mayor parte de las compañías ferroviarias que operaban en España había empeorado de manera notable, respondiendo dicha coyuntura a diferentes circunstancias: encarecimiento de precios de las materias primas y de los salarios, sobreexplotación de la red (debido a los incrementos de los tráficos registrados por el estatus de neutralidad en el que se situó España) y elevación de las cargas financieras, entre otras. En este contexto de inestabilidad económica y tras estudiar las posibilidades de un rescate anticipado de las concesiones para su posterior nacionalización, se produjo en 1923 la llegada a la jefatura del Gobierno del general Miguel Primo de Rivera. La dictadura de Primo de Rivera aprovechó buena parte de los estudios llevados a cabo tras la terminación de la PGM para promulgar en 1924 el Estatuto Ferroviario, mediante el cual se modificó el anterior régimen ferroviario y permitió una mayor presencia del Estado en la gestión ferroviaria. Fue en este contexto también en el que se diseñó, como parte de una política de expansionismo económico y de inversión pública por parte del Estado, un ambicioso

Vista del recinto
ferroviario Línea
Játiva-Alcoi.
Inaugurada en
1903.



©Archivo Histórico Ferroviario del Museo del Ferrocarril de Madrid (RIBERA COLOMER, FRANCISCO)

Plan de Obras Públicas que contemplaba la mejora y la ampliación de la red ferroviaria, utilizando para ello un instrumento financiero de nueva creación durante este período, como fue la Caja Ferroviaria del Estado. Así pues, en marzo de 1926 se aprobó el Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, también conocido como Plan Guadalhorce, en recuerdo de su impulsor, Rafael Benjumea y Burín, conde de Guadalhorce, durante su período como ministro de Fomento. Mediante este Plan se reactivó la construcción de las líneas que ya venían siendo impulsadas por el propio Estado, como las siguientes: Lérida-Sant Giron (abierto al servicio en 1951 hasta Poble de Segur), Ferrol-Gijón (inaugurada en su integridad en 1972) y Ontaneda-Calatayud. Asimismo, se impulsó la construcción de nuevas líneas: Zamora-Orense-Coruña (inaugurada en su integridad en 1958), Madrid-Burgos (1968), Cuenca-Utiel (1947), Soria-Castejón (1941), Bargas-Toledo (1938), Huelva-Ayamonte (1936), Murcia-Caravaca de la Cruz (1933), Baeza a Lérida por Albacete, Puertollano a Marmolejo, Talavera de la Reina a Villanueva de la Serena, Jerez a Almargen, Alicante-Alcoy, Cartagena-Totana, Zafra-Villanueva del Fresno. En resumen, el Plan se diseñó con el objetivo de ampliar la red ferroviaria española en 3900 kilómetros.

También durante la dictadura de Primo de Rivera se creó el organismo público Explotación de los Ferrocarriles por el Estado (EFE) con el fin de aglutinar dentro del mismo a

aquellas líneas ferroviarias que eran abandonadas por su concesionario o cuya concesión expiraba. Con la promulgación de la Ley de Ordenación Ferroviaria de 1941 este organismo público pasó a centrarse exclusivamente en la explotación de los ferrocarriles de vía estrecha y seguiría acogiendo nuevas líneas ferroviarias que contaban en esos momentos con una situación económica muy maltrecha. Algunas de ellas sucumbieron y se decretó su clausura. Así sucedió en 1954 con el ferrocarril entre Fuencarral y Colmenar Viejo, en 1959 con el Girona-Palamós y en 1964 con los ferrocarriles entre Valdepeñas y Puertollano, Onda al Grao de Castellón y Castro Urdiales-Traslaviña.

En este contexto, concretamente en el año 1962, se hizo público el informe que la Comisión del Banco Mundial, encabezada por el economista Hugh Ellis-Rees, elaboró sobre la economía española, en el que se recogían recomendaciones para la modernización de sus diferentes sectores. **El referido informe sirvió para establecer las bases de los futuros planes económicos a impulsar por los gabinetes tecnócratas de la Dictadura y para obtener los préstamos necesarios para poner en marcha planes de modernización en ciernes, como fue el caso de la propia Renfe.** Entre las recomendaciones que emanaban del informe se encontraba la paralización de todas las obras de construcción de líneas ferroviarias vinculadas al Plan Guadalhorce, excepto el ferrocarril directo entre Madrid y



Burgos, que fue inaugurado en 1968. Asumida tal recomendación por el Gobierno, quedaron finalmente sin abrir al tráfico en torno a 1200 kilómetros de trazados ferroviarios todavía no concluidos, tras haber sido explanados buena parte de los mismos, construidas obras de ingeniería (puentes y viaductos), túneles, estaciones y recintos ferroviarios.

Los efectos del informe del Banco Mundial

En este nuevo contexto de racionalización económica, el Plan Decenal de Modernización (PDM) de Renfe (1964-1973), influido por las recomendaciones del informe del Banco Mundial, incorporó un capítulo dedicado a la supresión de líneas ferroviarias de tráfico débil en el que se avanzaba una primera cuantificación, que alcanzaba hasta un total de 2200 kilómetros considerados susceptibles de ser clausurados. Si bien, para ello, se precisaba contar previamente con estudios e informes pormenorizados para cada una de las líneas seleccionadas. Así pues, en línea con lo establecido en el PDM y siguiendo las recomendaciones establecidas por el Banco Mundial en 1962 y las conclusiones de un se-

gundo informe complementario de diciembre de 1963, se elaboraron estudios particulares para el cierre y desmantelamiento de un primer grupo de líneas, ramales y tramos. Estas primeras, cuyo número total de kilómetros ascendía a 234, se localizaban en Andalucía (San Francisco de Guadaira a Carmona Baja, Jerez de la Frontera a Bonanza, Baena a Luque y Linares San José a Baeza), Extremadura (Villanueva de la Serena a Logrosán), Castilla-La Mancha (Bargas-Toledo, Santa Cruz de la Zarza-Villacañas) y Aragón (Zuera-Bifurcación Turuñana). Todas ellas se caracterizaron por ser de corta extensión y adyacentes a otras líneas ferroviarias de mayor rango.

Finalmente, Renfe hizo efectivos el 1 de octubre de 1965 los cierres aprobados por el Gobierno a través del Decreto 4129 de 17 de diciembre de 1964, por el que serían clausurados finalmente 204 kilómetros de tramos y líneas considerados altamente deficitarios, iniciándose a partir de ese momento una senda racionalizadora que desembocó en la preparación de hasta once propuestas más de líneas para su estudio y valoración.

Así pues, entre los años 1965 y 1971 las once nuevas propuestas de cierres elaboradas

Línea Girona-Palamos, clausurada en 1964. Actualmente Camino Natural Vía Verde del Carrilet Girona-San Feliu de Guixols.

Estación de Béjar en Salamanca se localiza en el Camino Natural Vía Verde Ruta de la Plata.

afectaron a 42 líneas y ramales, suponiendo hasta un total de 2580 kilómetros susceptibles de ser clausurados. Finalmente, solo seis líneas de las 42 líneas consumaron sus cierres en los primeros años de la década de 1970 (Alguazas-Caravaca de la Cruz, Espeluy-

Linares, Guadajoz-Carmona Alta, La Calahorra-Alquife, Bifurcación Los Prados-Cerro del Hierro, Marchena-Valchillón y Puebla de Híjar-Tortosa), alcanzando las clausuras de estas líneas un total de 358 kilómetros. Igualmente, fue en esos mismos años cuando algunas

©Foto: FFE – Vías Verdes



otras líneas suspendieron su actividad para el tráfico de viajeros o mercancías, para ser definitivamente clausuradas años más tarde o mantener parcialmente su actividad. En esta última casuística se encontraron las líneas Almendricos-Águilas o Valencia-Ribarroja, las cuales siguen manteniendo tráficos de viajeros vinculados a sus respectivos núcleos de Cercanías, o las líneas entre Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo y Zafra-Jerez de los Caballeros, dedicadas exclusivamente al tráfico de mercancías. De esta propuesta de 1971 solas líneas Betanzos-Ferrol, Ciudad Real-Manzanares, Espeluy-Jaén, Xátiva-Alcoi, Lleida-Pobla de Segur, Redondela-Santiago-Coruña, Ripoll-La Tour de Carol, Torralba-Soria y Zafra-Huelva siguen siendo plenamente operativas.

Por otra parte, en la red de vía estrecha, tras la creación en 1965 de la nueva empresa pública Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve), en la que se integraron todas las líneas operadas hasta ese momento por EFE, se comenzaron a utilizar los mismos criterios y planteamientos que se establecieron para analizar la situación de las líneas altamente deficitarias en la red de ancho ibérico. *Las peculiaridades de esta red de vía estrecha, configurada por líneas en buena medida aisladas territorialmente y con un escaso aprovechamiento de sinergias y de economías de escala, favorecieron que, hasta mediados de la década de 1970, se produjera una cascada paulatina de cierres, alcanzando la cifra de 1860 kilómetros.*

Los cierres de 1985

Finalizada la Dictadura y tras la llegada al Gobierno democrático del primer gabinete socialista, se redactó el Contrato Programa Estado-Renfe 1984-1986. En el mismo se estableció el necesario cierre, total o parcial, de las líneas consideradas altamente deficitarias, la mayor parte de las cuales ya habían sido identificadas en estudios anteriores, como los elaborados por la propia Renfe entre los años 1965 y 1971. Entre ellas se encontraban líneas de gran entidad como la que había configurado el Ferrocarril Santander-Mediterráneo, entre Calatayud y Ciudad-Dozante o las líneas Jaén-Campo Real-Linares y Almorchón-Córdoba. A éstas se sumaron dos

grandes líneas transversales, como fueron las que unen Plasencia con Astorga (la conocida como Ruta de la Plata) y Valladolid con Ariza. En estas dos últimas, una vez suspendidos los servicios de viajeros, se mantuvieron los tráficos de mercancías durante diez años más, hasta que se decretaron los cierres definitivos y se iniciaron los correspondientes procesos de desafectación.

En definitiva, el balance cuantitativo de líneas y ramales de ancho ibérico explotados por Renfe y clausurados entre los años 1965 y 1996 ascendió a un total de 2416 kilómetros, doscientos más de los considerados ya con potencialidad para su cierre en el PDM (1964-1973). Todo ello ratificó que los criterios y planteamientos económicos que se pusieron en marcha durante el desarrollismo de las décadas de 1960 y 1970 en España se mantuvieron también tras la recuperación de la democracia, si bien el contexto socioeconómico y político era ya bastante diferente. Si los criterios de racionalización económica que se impusieron en las décadas de 1960 y 1970 sirvieron para que se consiguiera el apoyo del Banco Mundial a la modernización de la economía española y, por ende, a la de sus infraestructuras de transporte, ya en la década de 1980, con una recuperada democracia, el objetivo no fue otro que el de la integración en la Comunidad Económica Europea, cuya adhesión finalmente se alcanzó en 1986, y la obtención progresiva de los indicadores de crecimiento de sus Estados miembros.

La reconversión de los antiguos trazados ferroviarios en vías verdes: un balance treinta años después

A la altura de 1993, el Plan Tejido Verde, promovido desde el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, impulsó la reutilización de infraestructuras lineales fuera de uso para actividades de ocio, entre las que se encontraban estas antiguas infraestructuras ferroviarias. Transcurridos 30 años desde la puesta en marcha de dicho Plan y una vez expuesta la dinámica evolutiva de nuestra red ferroviaria y conocidos, *grosso modo*, los argumentos por los que determinadas líneas de naturaleza pública acabarían siendo

clausuradas, conviene conocer en qué medida estas líneas, junto con otros trazados de naturaleza y gestión privada y que igualmente fueron cerrados al tráfico, han sido reacondicionados en estas últimas tres décadas como vías verdes. Pues bien, si nos atenemos a los itinerarios que hoy en día tienen tal consideración y que se pueden conocer a través de la página web de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (www.viasverdes.com), se puede indicar que a fecha de 2023 y en función del origen o procedencia administrativa de los mismos en el momento de decretarse su clausura o suspensión definitiva de las obras de ejecución, estos se distribuyen como se indica en el cuadro de abajo. Como puede verse el mayor porcentaje de trazados reutilizados como vías verdes corresponden a infraestructuras que fueron mantenidas y operadas por la empresa pública Renfe hasta la publicación de la Ley del Sector Ferroviario de 31 de diciembre de 2004, que estableció la desaparición de dicha empresa pública y la aparición del Adif y de Renfe Operadora. De estos 1219 kilómetros que fueron operados por Renfe y que hoy en día han sido reconvertidos en vías verdes, 338

kilómetros corresponden a líneas que fueron cerradas durante la década de 1970 y el resto, 881 kilómetros, a las clausuradas a partir del decreto de cierre de 1985. En cuanto a los kilómetros reconvertidos en vías verdes pertenecientes al Adif y Eusko Trenbideak se ha de indicar que corresponden a tramos de vía que han quedado fuera de uso por mejoras de trazado.

Conclusiones

Los estudios y análisis socioeconómicos sobre las líneas deficitarias de naturaleza pública comenzaron a realizarse durante la década de 1960 y buena parte de las decisiones que se tomaron en esos años y en otros posteriores se fueron esbozando en aquella década. El atraso económico que tuvo España en los momentos en los que se presentó el informe del Banco Mundial de 1962 dejó muy latente la necesidad de introducir importantes cambios estructurales en nuestra economía, lastrada en buena medida por la pervivencia de un régimen político autoritario que se mantuvo hasta el año 1975. La metodología que se estableció para analizar la situación de estas líneas en los años sesenta sirvió también

Procedencia administrativa	Kilómetros acondicionados como Vías Verdes	%
Pública (construcción inacabada)	400	12,53
Pública (Renfe hasta 2005)	1219	38,19
Pública (EFE hasta 1965)	6	0,19
Pública (Feve desde 1965 y hasta 2013)	665	20,83
Pública (Adif desde 2005)	58	1,82
Pública (Diputaciones Forales)	48	1,50
Pública (Eusko Trenbideak)	5	0,16
Pública (Otros)	14	0,44
Privada (Ferrocarriles Mineros)	756	23,68
Otras	21	0,66
TOTAL	3192	100,00

Fuente: Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2023

Nota: El conjunto de líneas ferroviarias en desuso de naturaleza pública, tanto de vía ancha como estrecha procedentes de Renfe, EFE, Feve o de construcción inacabada, son de titularidad del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).



para los estudios que se elaboraron a partir de 1982. Así pues, a lo largo del texto se han esbozado las motivaciones que impulsaron esos cierres y se ha dado a conocer cuál fue el balance de los mismos para el conjunto de la red.

A falta de una red ferroviaria de carácter secundario en España, que hubiera podido seguir dando vida a las líneas de débil tráfico para la potencial circulación de servicios regionales o trenes históricos, es un hecho que el Programa Vías Verdes ha dado una nueva utilidad a estos antiguos trazados ferroviarios, los ha rescatado de su abandono para que vuelvan a prestar, con otras claves y objetivos, nuevos servicios al conjunto de la sociedad. Y lo ha hecho a partir de una demanda social, surgida desde las propias comunidades locales. Con estos reaprovechamientos **se ha favorecido la recuperación de un patrimonio público y se ha reactivado la memoria colectiva ligada a este modo de transporte.** De esta forma, esta huella ferroviaria seguirá estando presente, no solo a través de sus trazados, obras de ingeniería y edificaciones recuperadas, sino también en el

recuerdo de aquellas generaciones que conocieron estos ferrocarriles, favoreciendo así la transmisión de esas experiencias, incentivando la investigación sobre el impacto de estos ferrocarriles en sus respectivos territorios y recuperando documentos y vestigios vinculados a los mismos. Sin duda, los antiguos elementos que se conservan y que formaron parte de **estas antiguas explotaciones ferroviarias constituyen el eslabón de enganche con uno de los mayores procesos de cambio económico de nuestra historia contemporánea, la Revolución Industrial.** Ese es nuestro reto, que no solo sean soportes para nuevas prácticas de ocio y movilidad sostenible, sino que todas las actuaciones que sobre ellas se ejecuten se acompañen de intervenciones y acciones que evidencien su origen ferroviario, su papel en la historia del territorio al que sirvieron. Y en ese territorio viven y vivieron generaciones que usaron estos trenes, que conservan esa memoria vital que es obligado referenciar y evidenciar, para que los nuevos usuarios de esos viejos trazados sean plenamente conscientes del legado patrimonial por el que transitan. 🌱

Estación de Logrosán. Línea Villanueva de la Serena-Logrosán, clausurada como consecuencia del Informe del Banco Mundial de 1962.



Un proyecto que mira hacia adelante

A partir de un breve diagnóstico de de los aspectos positivos llevados a cabo en las vías verdes y los retos de futuro, se plantean unas líneas estratégicas para seguir avanzando en este Programa que cumple 30 años y tiene muy buenas perspectivas por delante.

- **Texto:** Arantxa Hernández,
gerente de Vías Verdes. FFE
- **Fotos:** FFE-Vías Verdes

Estrategias de futuro de las Vías Verdes



Vía Verde con restaurantes a su paso.

Como ha quedado reflejado en las páginas de esta revista, son ya 30 años diseñando, proyectando y promoviendo las vías verdes, pero aún queda mucho por hacer. La sociedad avanza, y con ello es preciso analizar el estado de la cuestión y replantearse la manera de realizar algunos procesos para poner en marcha iniciativas que den respuesta a las demandas de la ciudadanía, administraciones y territorios.

Como es sabido, las vías verdes encierran un extraordinario potencial de desarrollo y

riqueza aún por explotar, tanto en el ámbito del turismo activo, sostenible y deportivo, como en el de la salud, la integración social, o el campo de la movilidad activa, no motorizada, de la que cada vez es más consciente la ciudadanía.

Asimismo, constituyen una fórmula excepcional para seguir reciclando, reutilizando, reconstruyendo y revalorizando el valioso patrimonio ferroviario, dado que muchos de los kilómetros de las líneas de ferrocarril fuera de servicio que quedan en España –y otros

Vía Verde
comunicada
con el tren.



que se van incorporando como consecuencia de cambios de trazados ferroviarios– son susceptibles de ser recuperados como vías verdes. Hace 30 años nadie hablaba de la “economía circular”, pero desde entonces es lo que se viene haciendo en torno al Programa Vías Verdes.

Así, aunque el diagnóstico sobre la situación actual que se expone no es del todo exhaustivo, cabe hacer esta reflexión y marcar como estrategias algunas líneas de avance para un desarrollo integral de las vías verdes en los

Las líneas estratégicas para el desarrollo, mejora y acondicionamiento de las vías verdes promoverán la movilidad activa, el turismo y el ocio sostenibles, y enriquecerán los entornos naturales donde se asientan.

próximos tiempos, esperando que, después de estos 30 años, vengan muchos más.

Acciones e impulsos del presente para un futuro mejor: fortalezas y oportunidades

- Todavía quedan en todo el territorio estatal más de 4000 kilómetros de antiguas líneas de ferrocarril en desuso y cientos de antiguas estaciones que constituyen recursos endógenos susceptibles de ser recuperados como potenciales vías verdes para promover el desarrollo rural, el ocio saludable y sostenible, la movilidad activa y también el acercamiento del uso de la bicicleta a la ciudadanía.
- La red de vías verdes (más de 3300 kilómetros) se configura como el conjunto de infraestructuras ciclistas de mayor nivel de calidad, seguridad y accesibilidad para la práctica del ocio en bicicleta y el cicloturismo en España.
- Todos los niveles de la Administración están implicados en el desarrollo de este tipo de infraestructuras para uso ciclista y senderista. La fuerte colaboración institucional es una de sus señas de identidad:
 - **Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana** (Mitma), a través de **Adif**: cesión de terrenos ferroviarios y estaciones, con potencialidad de mayor implicación gracias a la nueva Estrategia Estatal por la Bicicleta #EfectoBicicleta y las líneas 3, 7 y 8, donde se puede incardinar el Programa Vías Verdes. En este marco destaca la labor que realiza de forma constante la Fundación de los





Vía Verde próxima a una estación de ferrocarril.

La apuesta por el desarrollo de un plan o de un programa sectorial de cicloturismo contribuirá a generar más empleo, vertebrará el territorio dotando de una mayor accesibilidad con nuevos itinerarios o rutas y estimulará una economía rural, sostenible y de escala.

Ferrocarriles Españoles (FFE), dependiente de Mitma.

- **Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (MAPA):** inversión en infraestructuras y ejecución de obras. Programa Caminos Naturales.
- **Ministerio de Industria, Comercio y Turismo (MINCOTUR) / Secretaría de Estado de Turismo y Turespaña:** impulso a través de los Planes de Sostenibilidad Turística en Destino (y otros) y promoción en el exterior a través de Turespaña.

La reciente creación del Grupo de Trabajo Interministerial para la promoción de la movilidad ciclista en España –en el que participa FFE junto a doce ministerios y cuatro entidades públicas– y la creación de grupos de trabajo como el de Cicloturismo e Intermodalidad permitirán avanzar de forma coordinada y con mayor celeridad en los temas relacionados con la movilidad en bicicleta y el cicloturismo, donde las vías verdes tienen mucho que aportar.

- **Comunidades autónomas y diputaciones provinciales y forales:** inversión, ejecución de obras, mantenimiento, gestión y promoción.
- **Administración local** (ayuntamientos, mancomunidades, consorcios, comarcas): promotores de la puesta en marcha de proyectos de vías verdes, su mantenimiento y gestión.
- Además de los mencionados grupos de trabajo interministeriales, se están empezando a crear y consolidar asociaciones, grupos o mesas de trabajo interinstitucionales con entidades de diferentes niveles de la Administración y diferentes provincias o comunidades autónomas, para trabajar de forma conjunta y coordinada en la gestión y promoción de largos itinerarios en torno a las vías verdes. En este sentido destaca la Mesa de Trabajo de la Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro, la Asociación Vía Verde del Aceite, los encuentros del Camino Natural Vía Verde del Ferrocarril Guadix-Baza-Almendricos, o las incipientes acciones en torno a las vías verdes del Ferrocarril Baeza-Utiel. Cabe destacar

incluso la creación de asociaciones de empresarios vinculadas a estos trazados, como la Asociación de Empresarios de la Vía Verde de Val de Zafán o la del Aceite.

- Vías Verdes es una marca protegida, consolidada y cada vez más reconocida por la ciudadanía y las personas usuarias, tanto locales como visitantes. La FFE realiza desde 1993 la dinamización y promoción conjunta de esta red de vías verdes a través de varias acciones y canales de comunicación muy afianzados, y colabora con Turespaña a través de planes anuales para la promoción a nivel internacional.
- Las vías verdes son infraestructuras idóneas para fomentar el turismo sénior y accesible. Y son probablemente la mejor infraestructura para promover el cicloturismo adaptado para personas con discapacidad, al igual que el acercamiento del uso de la bicicleta a mujeres y grupos familiares. Por su parte, el avance de la bicicleta eléctrica acerca mucho más aún el uso de estas y otras infraestructuras ciclistas a todo tipo de público.
- Cada vez hay más empresas vinculadas al sector del turismo en bicicleta en vías verdes y más paquetes de productos turísticos que incluyen como oferta principal las vías verdes.

Líneas estratégicas, compromiso con el futuro

A pesar de todas las labores llevadas a cabo para la reutilización y conversión de las antiguas líneas de ferrocarril en vías verdes, las entidades públicas estatales, autonómicas y locales siguen trabajando en las siguientes tareas:

- Mejorar la conectividad entre vías verdes y con otras infraestructuras o localidades cercanas. En esta línea estratégica se pretende favorecer el acceso por ferrocarril a las vías verdes, siendo fundamental en términos de intermodalidad avanzar en el transporte de bicicletas en los trenes que dan servicio a vías verdes y a otros itinerarios ciclistas.
- Recuperación y mantenimiento de las vías existentes para mejorar su calidad, accesibilidad y utilización. Destaca la preserva-

En términos generales, el potencial del cicloturismo en las vías verdes es enorme, lo que hace que estos caminos se conviertan en un subsector turístico con gran desarrollo integral en todo el territorio español.

ción de las obras de fábrica y elementos del ferrocarril, así como la incorporación de señales, aguadas, toperas, semáforos, etc., o la instalación de material móvil rodante con nuevos usos. Todo ello, con el fin de preservar, salvaguardar y poner en valor el patrimonio ferroviario de las diferentes líneas en desuso.

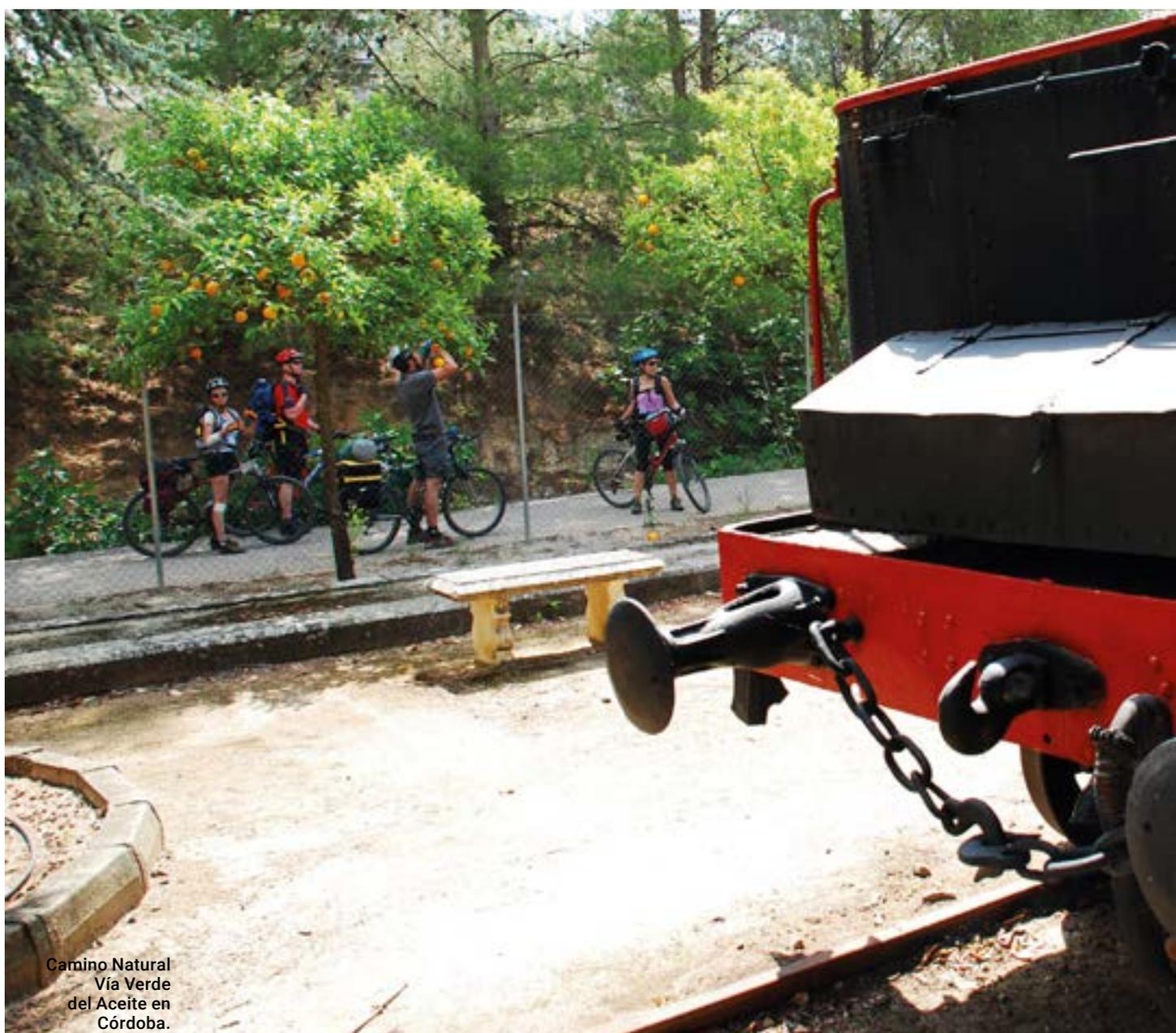
- Impulsar la oferta turística en el entorno de las vías verdes (alojamiento, restauración, alquiler de bicicletas, oferta cultural complementaria...) para el disfrute de las mismas como espacios públicos de ocio y hábitos saludables. Convirtiéndolas un activo o producto dentro de los recursos turísticos de los territorios o destinos.
- Inversión en nuevos planes y programas que estimulen su desarrollo, mediante la aportación de recursos económicos.
- Promoción y difusión de las vías verdes para su conocimiento a nivel nacional e internacional, favoreciendo el fortalecimiento de la marca y el producto de forma general.

Este diagnóstico, fruto de la observación de treinta años de Programa, ha servido también como base a la FFE para la inclusión de determinadas acciones relacionadas con las vías verdes en su Plan Estratégico (2021-2025) a través de tres grandes líneas de trabajo o planes:

- Plan de impulso interinstitucional de las vías verdes con los principales actores implicados en la implantación y desarrollo de estas infraestructuras, incluyendo acciones de asesoría, consultoría, *marketing* digital, internacionalización y desarrollo de un Observatorio de Vías Verdes.

El turismo en las vías verdes ayuda a desestacionalizar la oferta turística y a dinamizar turísticamente nuevos territorios, por lo que constituye una palanca de cambio para la lucha contra la despoblación y la España vaciada.

- Plan para la gestión y administración del patrimonio ferroviario en desuso en colaboración con Adif, incluyendo un inventario de estaciones y otros activos para su puesta en valor en vías verdes en coordinación con el Plan Nacional de Identificación del Patrimonio Cultural Ferroviario.
- Plan para la colaboración en la creación de la Red Nacional de Itinerarios No Motorizados / Red Básica Estatal de Vías Ciclistas y el impulso a la intermodalidad tren + bici.



Camino Natural
Vía Verde
del Aceite en
Córdoba.

Y todo ello, se pueden resumir en diez grades líneas estratégicas, a modo de decálogo de intenciones.

1. Mantener e impulsar la imagen identificativa del ferrocarril como origen de estas infraestructuras, como medio de recuperación del patrimonio histórico ferroviario, mejorando la contextualización histórica de los itinerarios.
2. Armonizar el uso de las diferentes marcas, señalización y denominaciones: vías verdes, caminos naturales, bidegorris, rutas de Eurovelo, etc., para facilitar la información y comunicación a la ciudadanía.
3. Avanzar en la gestión, promoción y comercialización conjunta de las rutas, especialmente aquellas que atraviesan diferentes territorios, prestando especial atención al nombre de los itinerarios.
4. Creación de la Red Estatal de Vías Ciclistas y su promoción a través de un visor web, así como la creación de una marca de cicloturismo en España (tipo "BiciSpain" o similar). Acción ya en marcha gracias a los trabajos de Mitma.
5. Mejora de la accesibilidad. Es imprescindible la recuperación de túneles y el avance en la cadena de la accesibilidad tanto de las infraestructuras como de los

Es preciso que las vías verdes se vayan integrando paulatinamente en las redes de transporte no motorizado, con el fin de impulsar una movilidad más activa de la ciudadanía.

equipamientos y servicios, que deben ser accesibles a todas las personas.

6. Monitorización. Es necesario medir el uso comparado y el impacto socioeconómico de las vías verdes, por lo que un objetivo prioritario es la creación de un Observatorio Estatal de Vías Verdes.
7. La mejora en los procesos de gestión y, sobre todo, de los estándares de calidad de los itinerarios, con especial atención al mantenimiento.
8. Avanzar en la comercialización, que solo será posible si se cuenta con un número suficiente de rutas con nivel, oferta y servicios asociados, y con más canales disponibles y cercanos para esta comercialización.
9. Mejora del acceso por ferrocarril a las vías verdes, siendo fundamental en términos de intermodalidad avanzar en el transporte de bicicletas en los trenes que dan servicio a vías verdes y otros itinerarios ciclistas.
10. Mayor promoción a nivel nacional e internacional, y más adaptada al *marketing* digital en permanente evolución, para llegar tanto a los usuarios locales como a los visitantes de los mercados internacionales preferentes.

De cualquier manera, y a pesar de los retos señalados y de lo que aún queda por hacer, millones de personas recorren anualmente las vías verdes, sean población local de las localidades cercanas, visitantes de fin de semana o vacaciones procedentes de otras regiones, así como visitantes extranjeros –cada vez más–, que se adentran en nuestro país de una manera diferente y sostenible: en bicicleta y caminando. 🌱

Conectando con la movilidad del

FUTURO



El viaje a la **nueva movilidad**
no ha hecho más que empezar

VERTEBRADORA
MULTIMODAL
SOSTENIBLE





GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA



CENTRO
DE
PUBLICACIONES

con las

VIAS VERDES



Naturaleza,
cultura
y ocio



Visita
www.viasverdes.com,
<https://cvp.mitma.gob.es/>
Únete y síguenos en
Facebook, Instagram
y Twitter



CENTRO
DE
PUBLICACIONES

Paseo de la Castellana, 67, 28046, Madrid
Telf.: 91 597 8267
cpublic@mitma.es