

25 AÑOS DE LAS VÍAS VERDES

Durante los días 22 y 23 de octubre de 2018 se ha celebrado en Sevilla la Conferencia 25 años de Vías Verdes.



El proyecto Vías Verdes ha logrado reconvertir las infraestructuras ferroviarias en desuso en trazados aptos para la práctica del cicloturismo y el senderismo en un medio natural incomparable. [FFE]

Esta conferencia, que ha sido organizada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y la Asociación de Vías Verdes de Andalucía (AVVA), ha contado con la colaboración de diversas instituciones y entidades (Junta de Andalucía, gobiernos de Navarra y Vasco, Generalitat Valenciana y Región de Murcia, Adif, Ferrovial, Fundación Once y Fundación Biodiversidad y el Instituto Geográfico Nacional).

En el antiguo Convento de Santa María de los Reyes, cuyo edificio es

propiedad de la Junta de Andalucía desde el año 1986, se dieron cita más de 90 participantes de ámbito nacional e internacional para conmemorar la creación del programa de Vías Verdes. Estaban representadas las administraciones, organizaciones y profesionales que, desde la creación del programa, han contribuido a convertir los antiguos trazados ferroviarios que estaban en desuso en Vías Verdes.



El 16 de junio de 2001 se presentó un sello dedicado a las Vías Verdes dentro del 2º Congreso de tecnología ferroviaria celebrado en Zaragoza. Con un valor facial de 0,35 euros, tuvo una tirada de 300.000 ejemplares.



La sesión de apertura contó con representantes de la Junta de Andalucía, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y de la Asociación de Vías Verdes de Andalucía.

PONENCIAS

Durante el lunes día 22 se celebraron, en sesiones de mañana y tarde, diversas mesas redondas, con sus respectivos coloquios y debates, que versaron sobre los 25 años de las Vías Verdes en España; el Auge del Turismo en Bici en España y Europa; Conectando Vías Verdes, tejiendo Redes; la Evaluación del uso e impacto de las Vías Verdes y Accesibilidad y Turismo para Todos.

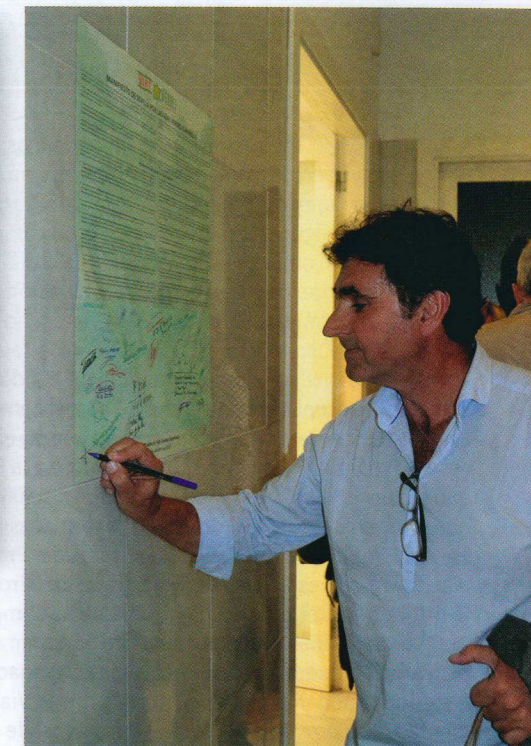
En ellas se puso en evidencia la disparidad de criterios empleados por los diferentes gestores de este tipo de vías, tanto en su ejecución, como en su explotación. Se criticó la falta de sensibilidad de las instituciones hacia los ayuntamientos que, sobre todos los pequeños, con unos presupuestos muy ajustados para dar cobertura a sus servicios, no pueden desprenderse de las cantidades que, como canon, deben aportar anualmente al Adif. Ello va en detrimento de su mantenimiento y conservación, como es el caso de las Vías Verdes de La Jara (Calera y Chozas-Santa Quiteria) y del Litoral (Gibraleón-Ayamonte), las cuales, al no poder los ayuntamientos llevar a cabo estas tareas, han abandonado el programa.

Adif, en su descargo, explicó que, como entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, asume la percepción de diversos cánones por el uso de su patrimonio que, en

el caso de las Vías Verdes es de 250 euros/km/año. Sugirió que, una solución podría ser que las Comunidades Autónomas rescatasen los contratos firmados en la actualidad para, así, garantizar la viabilidad de las mismas. Otra solución pasaría por declarar de utilidad pública las líneas cerradas, expropiándose las infraestructuras para, mediante la gestión autonómica, darles el impulso correspondiente, sirviendo como ejemplo la línea Córdoba-Cerro Muriano, cuya infraestructura está cada vez más degradada.

CAMINOS NATURALES

Para la creación de una verdadera red de caminos naturales, contando con las Vías Verdes, es necesario construir itinerarios que aporten continuidad a los ya existentes. Esta unión facilitaría el desarrollo rural, dando a conocer los pueblos del interior, de extraordinaria riqueza, que de otro modo pasarían inadvertidos. Entre los proyectos que, con ese fin, se están ejecutando en la actualidad citaremos las Vías Verdes Santander-Mediterráneo, Vía de la Plata, Valle del Eresma, Ferrocarril Minero de Villablino, Plazaola y el Ferrocarril Vasco Navarro, para los cuales se están invirtiendo 16 millones de euros, en parte aportados por el Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural (FEADER) cuando



Acto de la firma del Manifiesto de Sevilla por las Vías Verdes.



Arantxa Hernández Colorado y Carmen Aycart Luengo, artífices del Programa de Vías Verdes, soplando las velas de la tarta de cumpleaños con la Giralda de Sevilla al fondo.

LAS VÍAS VERDES

En el año 1993, el denominado por entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), junto con Renfe y Feve, encargaron a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) la realización de un inventario sobre las líneas de ferrocarril que se encontraban fuera de servicio e inconclusas e incluso algunas, exclusivas para el tráfico de mercancías, que tenían poca proyección de futuro. El objeto final era poder, una vez acondicionadas, reutilizar sus trazados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie, en bicicleta o a caballo.

Con un presupuesto de diez millones de pesetas, un equipo multidisciplinar realizó el trabajo de campo durante ese mismo año. En total, analizaron 98 líneas, algunas en las que pudieron comprobar el estado de conservación de la traza, infraestructura y edificaciones. Asimismo, tomaron debida nota del entorno natural, social y cultural por donde discurrían las líneas y recabaron, en más de un millar de ayuntamientos, el parecer de los mismos sobre los proyectos de recuperación como uso alternativo al ferroviario.

Las 98 líneas estudiadas, tanto de vía de ancho ibérico como métrico, sumaban un total de 5.764 km, con 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. No obstante, durante la realización del inventario la Administración estimó conveniente añadir en el mismo a otras 89 líneas abandonadas, de carácter privado minero e industrial, que totalizaron 1.920 km.

En total, se recopilaron datos en 187 líneas, contabilizando entre todas 7.684 km.

La importancia de este estudio condujo que en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 del MOPTMA, dentro del Plan Tejido Verde, se incluyese el Programa Vías Verdes, confiriéndose a la FFE las funciones de coordinación y promoción del mismo. Con un plan de actuación muy definido, que incluía equipamientos de protección y señalización común, la FFE también registró en 1994 la marca Vías Verdes. Con ello, en España, su uso quedaba circunscrito en exclusiva a las antiguas infraestructuras ferroviarias reutilizadas como itinerarios no motorizados.

En 1995, las cuatro entidades impulsoras del Programa Vías Verdes suscribieron un convenio para impulsar y potenciar, al máximo nivel, el establecimiento de estas Vías Verdes a través del Programa de Caminos Naturales.

El otrora Ministerio de Medio Ambiente se comprometía a incluir en los Presupuestos Generales del Estado una partida anual para financiar las Vías Verdes, Renfe y Feve por su parte pondrían a disposición del Programa los ferrocarriles abandonados, tanto la infraestructura como sus edificios, y la FFE quedaría encargada de la coordinación, asesoría y promoción de todas las Vías Verdes españolas.

Para poder poner en servicio muchas de las Vías Verdes actuales ha sido necesaria la implicación de todas las comunidades autónomas, de 24 diputaciones provinciales, forales y cabildos, de más de 500 ayuntamientos y de 20 mancomunidades y consorcios, así como la participación de grupos ciclistas, ecologistas y otros colectivos ciudadanos, que se han responsabilizado de la redacción de los estudios y proyectos constructivos, conseguir la disponibilidad patrimonial de terrenos e inmuebles y de hacerse cargo de la gestión, mantenimiento y promoción de las Vías Verdes. La titularidad del suelo ferroviario (*) es actualmente del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) que establece convenios de cesión del uso mediante el pago de un canon anual o, en otras ocasiones, mediante la venta o arrendamiento del mismo. Las Vías Verdes, con la participación público-privada, han dado un impulso al empleo local (talleres de empleo, escuelas taller, etc.) logrando rehabilitar más de cien edificios ferroviarios y estaciones para la dotarlas de servicios (centros de interpretación, museos ferroviarios, puntos de información turística...) y equipamientos ecoturísticos (hoteles de lujo y rurales, restauración, alquiler y reparación de bicicletas, servicio de guías, transporte complementario...). Igualmente han revitalizado la industria y artesanía local y la venta de productos locales (gastronómicos, artesanías, recuerdos...).

El desarrollo de las Vías Verdes se ha propagado fuera de nuestras fronteras al crearse en Bélgica, en el año 1998, la Asociación Europea de Vías Verdes (AEVV), cuya presidencia ostentó la FFE hasta el año 2004 y, desde 2009, acoge su Secretaría General.

Actualmente existen, repartidas por toda España, un total de 125 Vías Verdes que comprenden más de 2.700 km. La inversión en recuperar las infraestructuras ha sido superior a los 160 Millones de euros, a razón de 50.000 a 60.000 €/km para una Vía Verde normal y de 80.000 a 100.000 €/km para una Vía Verde con nuevas estructuras (recuperación de puentes y túneles, por ejemplo).

Desde hace veinte años, la FFE convoca el Día Nacional de las Vías Verdes que se celebra, con diversas actividades (marchas, maratones, concursos, etc.) en torno al segundo domingo de mayo.

(*) La titularidad original de los terrenos de las Vías Verdes estaba repartida entre el Ministerio de Fomento (11,17%), Renfe (33,37%), Feve (24,07%) y otras entidades o particulares (31,39%).



Dumper Chaseside empleado en la última fase de la construcción de la línea de Jerez a Almargen. [AVVA]



Estación de Coripe ya finalizadas las obras de construcción y a falta de unas vías que nunca llegaron. [Ayuntamiento de Jerez]

transcurran por, al menos, dos comunidades.

El programa de Caminos Naturales, que fue puesto en marcha en el año 2004, además de ejecutar las rutas citadas, está llevando a cabo diversas iniciativas. Entre ellas la comprobación del estado de los caminos, dar a conocer su ubicación y la elaboración de un manual de buenas prácticas para lo cual se ha remitido una encuesta a 59 entidades habiendo contestado a la misma 40 de ellas.

A este respecto, los representantes de algunas instituciones contribuyeron con sus explicaciones en la búsqueda de soluciones a problemas comunes, tales como simplificar los trámites administrativos, implicar más a los entes autonómicos, llevar a cabo acciones de colaboración mutua y encontrar formulas para dar respuesta a las inversiones necesarias. Algunos municipios han logrado unirse con otras entidades de índole provincial o autonómica logrando así ejecutar las obras de manera más eficaz o, incluso, implicar en el mantenimiento al correspondiente departamento de carreteras. Asimismo, la colaboración público-privada se ha demostrado muy conveniente, sobre todo para facilitar la movilidad de personas con alguna disfunción, sea física o sensorial.

EUROVELO

Con respecto al empleo de la bicicleta en las Vías Verdes, la Federación Europea de Ciclistas (ECF) dio a conocer la red Eurovelo, proyecto gestio-



Las Vías Verdes, al tiempo que recorren pueblos, activan la economía local entorno a ellas. Hostal-restaurante "La Estación de Coripe".

nado por ella en cooperación con socios regionales y nacionales. Incluida en la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), dispone de más de 45.000 km de carriles para bicicletas con señalización unificada. En el año 2018 están operativas 15 rutas de larga distancia que conectan y unen a todo el continente europeo recorriendo nuestro país las denominadas Ruta 1 (Costa Atlántica), Ruta 3 (de los Peregrinos) y Ruta 8 (del Mediterráneo).

Eurovelo dispone de una metodología que, mediante el empleo de contadores y encuestas, proporciona una estimación de la demanda y los datos relativos al impacto económico que generan las rutas. El gasto medio del ciclista local está ponderado en un euro/día mientras que el ciclista de alforja, o sea, el turista, lo es en 55€/día. Con ello pueden cuantificar el retorno de las inversiones que anualmente en Alemania es de 13.000 millones de euros, 8.000 en Francia y 1.620 en España.

Con esta experiencia, se le sugirió a la representante del Ministerio de Fomento la conveniencia de incluir los contadores y las señales unificadas Eurovelo en las adjudicaciones de las obras de nuevos caminos naturales. Aunque tomó nota de ello, no aclaró si el ministerio podría asumir lo comentado y respondió que la inclusión de estos elementos debería recaer en el promotor correspondiente.

Finalmente, la accesibilidad universal de las Vías Verdes fue otro tema debatido, pues no en todas está asegurada aunque se están llevando a cabo acciones para intentar suplir las carencias detectadas. La Vía Verde de la Sierra, por ejemplo, dispone de Lomos de Lito y células de presencia para alumbrar los túneles y en las tres Vías Verdes de Gerona se han cambiado los materiales empleados para dar texturas, o emitir sonidos. De igual manera, se han adecuado los tramos urbanos que conducen a las Vías Verdes con las se-

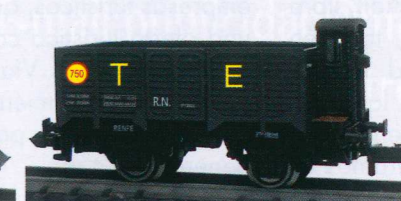
Novedades K*train escala N disponibles en los próximos días.



Ref. 1707-A
Abierto unificado X2 con garita.
Gris claro. X-188103



Ref. 1707-B
Abierto unificado X2 con garita.
Rojo óxido. X-188065



Ref. 1707-C
Abierto unificado X2 con garita.
Gris oscuro. X-188001 "TE"



Ref. 1707-D
Abierto unificado X2 con garita.
Gris. X-188122 "CR"

K*train

Telf. 985.176.091

E-mail trenes@ktrain.es

www.ktrain.es



El fin perseguido por las Vías Verdes es el bien común y el desarrollo sostenible y, entre sus objetivos, está la integración de las mismas en la Red Ciclista Eurovelo.

ñales en braille y avisos mediante App (abreviación del inglés application) para teléfonos inteligentes, tabletas y otros dispositivos móviles.

MANIFIESTO DE SEVILLA

Terminada la primera jornada, los asistentes se desplazaron hasta la sede de la Fundación Biodiversidad del Ministerio para la Transición Ecológica, ubicada dentro del entorno de los Reales Alcázares, donde se procedió a la lectura del Manifiesto de Sevilla el cual recogía las estrategias de futuro de las Vías Verdes en España. Entre ellas la voluntad de seguir promoviendo su desarrollo de manera colaborativa, consolidar la utilización de la marca Vía Verde en la denominación y señalización de estos itinerarios, solicitar la disponibilidad gratuita de las infraestructuras ferroviarias adscritas al Adif, libre de costes. De igual manera, también quedaba reflejada la voluntad de que, siempre que fuese posible, las Vías Verdes quedasen integradas en la Red Ciclista Eurovelo. Que en los tramos de gran longitud convivieran de manera armoniosa las diferentes marcas, denominaciones o señalítica favoreciendo una imagen identificativa común, la promoción de un marco normativo común y la creación de un Observatorio

Español de Vías Verdes, con continua actualización.


El manifiesto también recogía el reforzamiento del papel que realiza la FFE mediante la dotación anual de una partida de fondos nominativos recogidos en los PGE. Asimismo deberían incorporarse las Vías Verdes en las Estrategias Regionales y Programas Operativos que promuevan la movilidad sostenible, que se incluyesen las mismas y los trazados en desuso en los planeamientos urbanísticos y de ordenación del territorio, que se estableciesen líneas de financiación permanentes y se potencia la intermodalidad con otros medios de transporte público.

Finalmente, se apelaba al fomento de los niveles de calidad y accesibilidad universal, a la colaboración público-privada entre administraciones y empresas turísticas, que se desarrollase una oferta turística complementaria en el entorno de las Vías Verdes y se impulsase el conocimiento y utilización de este tipo de vía por parte del público en general.

VÍA VERDE DE LA SIERRA

El martes día 23, con una menor afluencia de asistentes, se llevaría a cabo la visita a la Vía Verde de La Sierra, pionera y considerada una de las

mejores de España y Europa, que con sus 36,5 km de longitud une Puerto Serano y Olvera. Para ello la organización fletó un autocar que los transportó hasta la estación de Coripe. Desde allí iniciaron un recorrido, bien caminando o en bicicleta, en dirección al peñón de Zaframagón, donde pudieron visitar el centro de interpretación y observatorio ornitológico ubicado en la estación de Zaframagón el cual, mediante un sistema de monitorización por video vigilancia especialmente respetuoso con el medioambiente, permite observar al buitre leonado en su entorno natural.

Finalizada la visita, se regresó a Sevilla a primer hora de la tarde, dándose por finalizada la Conferencia con el deseo de una larga vida para el Programa Vías Verdes. 

Texto: Manuel Galán Eruste

Fotos: Manuel Galán Eruste (salvo mención)

RECONOCIMIENTOS PROGRAMA VÍAS VERDES

- 2000 Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU.
- 2003 Turismo Sostenible de la World Travel Market.
- 2004 Europa Nostra.
- 2005 ConBici.
- 2005 Europeo de Vías Verdes.
- 2006 Telenatura.
- 2006 Panda-WWF-Adena.
- 2007 Promoción de las Ciudades Medias del Sudoeste Europeo.
- 2008 Internacional de Buenas Prácticas del Programa Hábitat de la ONU.
- 2008 Vía APIAI.
- 2009 Ulyses de la Organización Mundial del Turismo (OMT).
- 2011 Turismo Responsabile Italiano e Turismo Cultura e UNESCO.

AGRADECIMIENTOS

A Miguel Jiménez Vega (Gerente de Patrimonio y Turismo Ferroviario) y Arantxa Hernández Colorado (Jefa de Área de Vías Verdes y Turismo Ferroviario) de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, y a Carmen Aycart Luengo (Vicepresidenta de la Asociación Vías Verdes de Andalucía) por su inestimable ayuda.