

Políticas públicas de fomento e implantación de redes de vías verdes: Algunas experiencias internacionales exitosas.

Miguel García Martín

Geógrafo, Becario FPI del Departamento de Geografía Humana, Universidad de Sevilla

1. RESUMEN

A continuación se repasan algunas experiencias exitosas a nivel internacional en el ámbito de las políticas de fomento y gestión de infraestructuras de movilidad sostenible, también llamadas infraestructuras de lenta velocidad. Este sistema relacional se sostiene sobre lo que comúnmente se denominan *vías verdes*, vías para uso peatonal, ecuestre o ciclista (un uso por tanto no motorizado) que en muchos casos aprovechan antiguas infraestructuras en desuso como ferrocarriles abandonados, caminos de servicio de canales fluviales, etc. En cualquier caso, estas vías representan una cultura de desplazamiento y movilidad sensible ante los problemas ambientales derivados del uso del automóvil y una interesante alternativa de ocio y disfrute del medio natural y el paisaje.

2. INTRODUCCIÓN

Las políticas públicas de fomento e implantación de redes de vías verdes varían considerablemente entre países y regiones, aún cuando responden a los mismos objetivos y ofrecen similares resultados. En concreto, existe todo un movimiento generalizado, relativamente reciente, de recuperación y acondicionamiento de infraestructuras de transporte en desuso o abandonadas, principalmente vías férreas y caminos de servicio de canales fluviales, que se constituyen como las redes básicas articulantes del sistema de movilidad no motorizada en cada territorio, sobre el que bascula el resto de vías y caminos de uso peatonal, ecuestre y ciclista. Los países de referencia en este tipo de políticas de fomento de vías verdes han desarrollado esquemas diversos y diferenciados, lo que ha permitido poner de manifiesto que no existe una única fórmula exitosa en la tarea de la implantación de una cultura de movilidad sostenible, demostrando que ésta se puede desarrollar de maneras múltiples.

Partiendo de lo anterior, cada nueva experiencia que se ponga en marcha para recuperar viejas infraestructuras, convirtiéndolas en vías verdes, puede asumir una cierta flexibilidad en los modos de implantación y gestión de la nueva red, sin que se menoscaben las garantías de éxito. Ello no quita la conveniencia de acudir a algunas buenas recetas ya ensayadas en el entorno europeo y norteamericano. A continuación se ilustran las experiencias más relevantes en la cuestión de las

políticas de fomento y desarrollo de infraestructuras de lenta velocidad, con atención a aquellas que se sostienen sobre otras viejas infraestructuras en desuso.

3. LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y EUROPEA

A Estados Unidos

Este país figura como uno de los pioneros en el aprovechamiento de vías férreas en desuso y su reconversión en itinerarios no motorizados. A principios del siglo XXI la nación contaba con más de 256.000 km. de líneas abandonadas, de las que cerca de 1.200 se han convertido en vías verdes, bajo la denominación *rail-trail*, a lo largo de más de 20.000 kilómetros de trazados, equivalente a 12.480 millas (Morris, 2003; Fabos, 2004).

Los primeros ejemplos se remontan a los años 60, cuando se abre la primera línea *rail-trail*, Elroy-Sparta State Trail en el estado de Wisconsin (concretamente en 1965). Sin embargo, es a partir de la fundación de la Rails-to-Trails Conservancy, en 1986, cuando se da empuje a la mayor parte de las actuaciones de reconversión de vías abandonadas. Esta organización sin ánimo de lucro, de la que forman parte unos 100.000 miembros, se encarga de coordinar, impulsar y fomentar los proyectos de recuperación de los trazados ferroviarios, que son posteriormente llevados a la práctica por entidades locales. Asimismo, esta organización promueve y lidera todo un movimiento en defensa de las vías verdes y actúa como un grupo de presión (*lobby*) de cara al establecimiento del marco legislativo que regula todo el entorno de las vías verdes (Kentucky Department for Local Government, 2003; Rails-to-Trails Conservancy, 2007).

En relación con lo anterior, existen en Estados Unidos dos importantes normas legales que afectan de lleno al ordenamiento de las vías verdes. La Intermodal Surface Transportation Efficiency Act, ISTEA, de 1991, dedicó cerca de 350 millones de dólares a la mejora de los corredores peatonales y ciclistas, esfuerzo inversor que tuvo su continuación en 1997 por medio de la Transportation Equity Act for the Twenty-first Century, TEA-21. (New England Greenway Vision Plan, 2007)

La recuperación y gestión de las vías verdes en el país norteamericano no responde a una fórmula rígida ni estandarizada. Cada vía puede ser adquirida y restaurada bien por los gobiernos municipales o estatales, bien por asociaciones sin ánimo de lucro compuestas de vecinos, voluntarios y patrocinadores, o bien por ambos, mediante acuerdos de cooperación. En el caso de las líneas impulsadas desde asociaciones civiles y vecinales, es frecuente la participación mediante donaciones o cuotas para el mantenimiento de la infraestructura, hecho que refuerza el papel social y participativo dentro de la intensa red institucional que se genera en torno a cada una de las vías.

En la recuperación de trazados ferroviarios abandonados, existe en Estados Unidos un procedimiento administrativo, el *railbanking*, por el cual se conserva la

servidumbre de paso (right of way) de la línea una vez que ésta ha sido abandonada. Por medio de este mecanismo, el gobierno se reserva el derecho de paso sobre los terrenos ocupados por la línea, que no pueden ser adquiridos por el propietario original ya que con el nuevo uso como vía verde la función del trazado como eje de comunicación y transporte aún se mantiene, si bien cambian las formas. Este procedimiento evita la segmentación de la propiedad de la vía y su fragmentación física, facilita la reconversión de trazados abandonados en corredores verdes e incluso garantiza la posibilidad de recuperar el primigenio uso ferroviario de la línea en caso de que fuera necesario. (Rails-to-Trails Conservancy, 2007)

Otra de las experiencias puestas en marcha en Estados Unidos combina simultáneamente vías férreas y verdes, por medio de las líneas *rails-with-trails*, que son vías de uso no motorizado paralelas al eje del ferrocarril en activo. En suma, estos itinerarios ofrecen semejantes niveles de confort y seguridad que las vías verdes genéricas (*rails-to-trails*), y gracias a su recorrido, que con frecuencia conecta directamente las zonas residenciales y los centros urbanos, se evita la difícil tarea de proyectar líneas de nuevo trazado (Rails-to-Trails Conservancy, 2007).

B Europa y el ámbito comunitario

El continente europeo y muy especialmente los países integrantes de la Unión Europea también ofrecen muestras relevantes de políticas y programas de vías verdes, en general, y dirigidos a la recuperación de antiguas ejes de comunicación en desuso, en particular.

En la escala espacial más amplia se sitúa el proyecto EuroVelo, una propuesta de red ciclista europea compuesta de 12 grandes rutas transfronterizas que se extienden a lo largo de todo el continente, con una longitud total de más de 63.500 km., de los que 21.000 ya se encontraban en funcionamiento a finales de 2004. Este proyecto ha sido impulsado desde su nacimiento, en 1995, por un amplio grupo de asociaciones ciclistas y deportivas de los diversos países implicados, bajo la dirección y coordinación de la Federación de Ciclistas Europeos, Sustrans y la asociación danesa De Frie Fugle, que actúan en colaboración con las administraciones públicas locales y regionales y con el apoyo de la Comisión Europea. Así, las doce rutas se sostienen sobre vías verdes ya existentes o en proceso de planificación. Bajo un mismo criterio director, se persigue seleccionar un mismo tipo de vía no motorizada susceptible de formar parte de una gran ruta, así como una señalización unificada, etc., con que dar una imagen unitaria, europea, a esta red ciclista. (Federación Europea de Ciclistas, 2007).

En el marco de los Fondos Europeos de Desarrollo Regional (FEDER), se han llevado a cabo algunas experiencias de cooperación entre países miembros para desarrollar de forma conjunta redes de vías verdes de ámbito internacional y transfronterizo por medio de los programas INTERREG. En concreto, la región Oeste (que integra a Irlanda, Reino Unido, Luxemburgo, Bélgica y parte de Países

Bajos, Francia y Alemania) impulsó en 1999 el proyecto REVER AMNO de creación de una Red Verde Europea en las Áreas Metropolitanas del Noroeste. Este proyecto pone en común las diferentes iniciativas nacionales y regionales de desarrollo de redes viarias no motorizadas para construir un tejido verde más allá de los límites de cada miembro.

En esta misma línea se ha desarrollado el proyecto REVERMED para poner en marcha la creación de una Red Verde Europea en el espacio Mediterráneo Occidental, desde el Algarve portugués hasta Sicilia, atravesando regiones mediterráneas de Portugal, España, Francia e Italia. Esta red pretende conectar todo el arco mediterráneo por medio de diferentes tipos de vías no motorizadas a lo largo de 10.000 km. de itinerarios (Ortiz Borrego, 2003).

Todos estos proyectos paneuropeos anteriormente citados tienen como bases de referencia las distintas redes nacionales y regionales. Es en esta escala de actuación (la nacional y regional) donde se lleva a cabo la tarea de recuperación y puesta en servicio de vías verdes y otros trazados no motorizados. El papel que juegan estas instituciones europeas y comunitarias es el de establecer un esquema de criterios comunes, ensamblar las diferentes redes nacionales y locales en un mapa continental y propiciar un diálogo convergente y favorable entre las diferentes regiones y países implicados.

Esta labor de colaboración y fomento de las distintas iniciativas nacionales/regionales en un marco de actuación más amplio lo desarrolla desde 1998 la Asociación Europea de Vías Verdes (Association Européenne des Voies Verts – European Greenways Association), compuesta por diferentes instituciones de la administración pública local, regional y estatal de los países europeos y otras entidades jurídicas (fundaciones, sociedades sin ánimo de lucro, colectivos...) vinculadas con la gestión, la promoción y la defensa de los modos de transporte no motorizado. España contribuye a la asociación con un importante número de miembros entre los que se encuentran la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, los gobiernos autonómicos de Andalucía y la Comunidad Valenciana, la Diputación de Córdoba y algunas de las fundaciones o consorcios de gestión de las Vías Verdes (Fundación Vía Verde de la Sierra, Consorcio Turístico Plazaola, Consorcio Vía Verde del Tarazonica y el Consorcio Vías Verdes de Girona). El ministerio de Medio Ambiente y la Administración de Infraestructuras Ferroviarias, ADIF, figuran como miembros de honor (Asociación Europea de Vías Verdes, 2007).

C Reino Unido

Reino Unido se erige como un país veterano en la cultura de las vías verdes y los itinerarios no motorizados. La fundación Sustrans, desde su nacimiento en 1977 (con el nombre de Cyclebag), impulsa la ejecución de los proyectos de diseño y construcción de vías verdes e itinerarios de velocidad lenta. Se trata de una organización benéfica financiada con fondos de muy diversa procedencia (la administración pública central y local, donaciones particulares, compañías privadas, fondos europeos, otras asociaciones benéficas, etc.), pero sobre todo

con fondos “sociales” de la Lotería Nacional y el Landfill Tax Credit Scheme. Con el propósito de desarrollar una cultura de transporte ambientalmente sostenible y saludable, Sustrans diseña y construye vías peatonales y ciclistas aprovechando antiguos trazados ferroviarios y caminos de servicio de canales fluviales, a los que hay que añadir muchos otros tipos de infraestructuras de transporte como carriles, caminos rurales, senderos sobre riveras fluviales y marítimas, carreteras de poco tránsito e incluso vías de nuevo trazado. La suma de todas las vías ciclistas y peatonales en Reino Unido conforma la denominada National Cycle Network, una red de vías ciclistas y peatonales que a finales de 2006 alcanzaba la longitud de 18.200 km. —11.300 millas— (Sustrans, 2007a). Esta densa red de vías verdes presenta una vocación fuertemente utilitaria, ya que se utiliza en una proporción muy significativa para ir a trabajar o a un centro educativo. La importancia de este sistema como alternativa modal de transporte en Reino Unido viene originada por la diversidad de infraestructuras que pueden ser incorporadas como vías, ya que esta flexibilidad en la elección del itinerarios permite que la red articule los espacios urbanos con los interurbanos y, a su vez, estos con los plenamente rurales.

La experiencia británica de la organización Sustrans también se pone de manifiesto en el desarrollo de una importante tarea de apoyo técnico-metodológico e investigador que complementa sus funciones principales. Así, la organización publica una serie de guías metodológicas para el diseño y la implementación de vías ciclistas y peatonales, donde se recogen prácticas acertadas, criterios constructivos y de trazado, modos de señalización, etc. Por otro lado, anualmente se elabora una memoria estadística de seguimiento de la movilidad en la red ciclista y peatonal, denominada Route User Monitor Report, lo que ha permitido, desde su primera elaboración en 1998, obtener una base de datos con alrededor de 40.000 entradas procedentes de encuestas y muestreos a los usuarios.

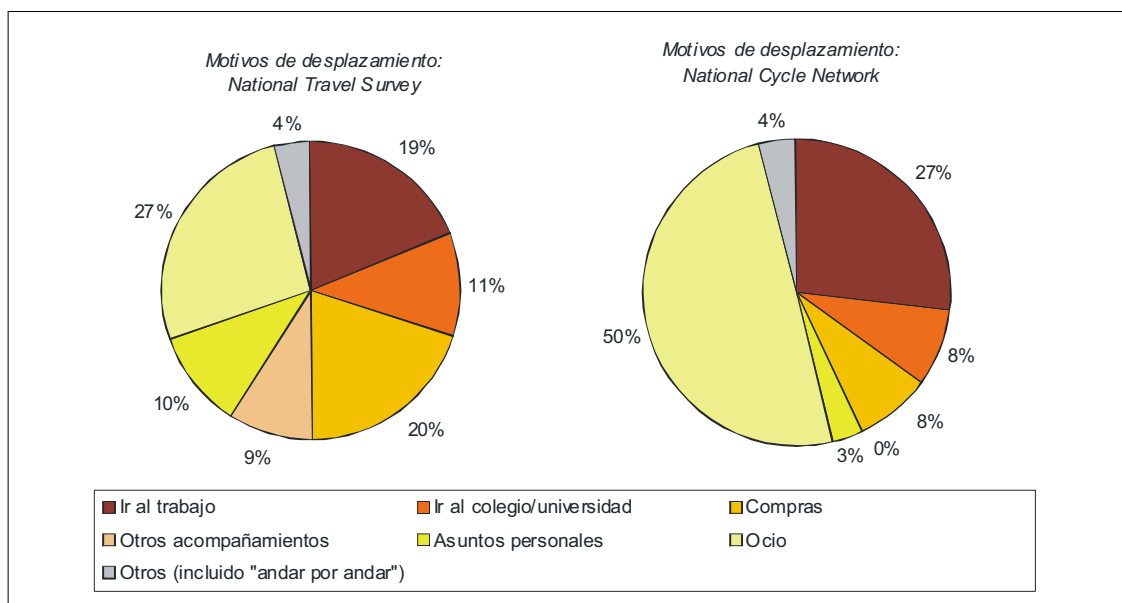


Gráfico comparativo entre los diferentes motivos de desplazamiento en Reino Unido. El gráfico de la izquierda muestra los motivos de desplazamiento según el *National Travel Survey*, encuesta representativa de todos los tipos de transporte a nivel nacional. El gráfico de la derecha muestra los mismos motivos de desplazamiento para los usuarios de la *National Cycle Network*. Se observa que, si bien el ocio es el principal motivo de desplazamiento en este segundo caso, acaparando la mitad de los casos observados, los desplazamientos por otros motivos –en especial para ir al lugar de trabajo– son muy representativos, pues suponen la otra mitad, en su conjunto, de las observaciones (Sustrans, 2007b; Route User Monitoring Report, 2007).

Otro aspecto que refleja la sensibilidad de planificadores y usuarios con la red no motorizada se recoge en la utilización de obras de arte a lo largo de los recorridos (generalmente rurales) en una clara consonancia con el sentido de las vías peatonales y ciclistas (la tranquilidad, el disfrute del medio natural, el contacto más directo con el entorno...) y el paisaje que las rodea. Así, por medio del programa Art & The Travelling Landscape, artistas locales elaboran obras y creaciones como piezas formales integrantes de la infraestructura viaria; en algunos casos son los elementos mobiliarios (mojones, bancos, pasarelas...) o los componentes funcionales de la vía (accesos, entradas, cruces) el objeto de la creación, mientras que en otros casos es la obra por sí misma el pretexto de su colocación.

D Región Valonia (Bélgica)

En la región belga de Valonia existe otro buen ejemplo de implantación de una política favorable con las vías verdes. A lo largo de toda la región se extiende la Red Autónoma de Vías Lentas, RAVeL (acrónimo francés de la Réseau Autonome de Voies Lentes), una red de vías verdes procedentes en su práctica totalidad de antiguas vías férreas o caminos de servicio de canales hidráulicos (caminos de sirga).

En este caso es la administración regional de Valonia la encargada de la gestión y administración de la red. Así, el Ministerio de Equipamientos y Transportes asume

la mayor parte de la responsabilidad sobre las vías (estudios previos, ejecución de obras, mantenimiento, vigilancia...), con la colaboración de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Vivienda y Patrimonio, dependiente del Ministerio de la Región Valonia. Por medio de un órgano donde están representados ambos ministerios, otros organismos del gobierno regional y las comunidades locales afectadas se coordinan los intereses de cada uno de estos actores implicados.

En 1977 el entonces Ministerio de Obras Públicas adquirió mediante compra la primera línea de ferrocarril desafectada, entre Hoegaarden y Eghezée, propiedad de la SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belges, el organismo ferroviario de Bélgica), siendo en 1985 cuando se abre un primer tramo para peatones y ciclistas a la altura de Jodoigne. Existen algunas otras intervenciones aisladas, hasta que el programa RAVeL ve la luz en 1995, tras cuatro años de negociación entre administraciones implicadas. Por medio de un contrato de arrendamiento enfiteútico de 99 años de duración, La Región Valonia y la SNCB acuerdan el traspaso de la propiedad de unos 1.000 km. de infraestructuras, actualmente operativos en su inmensa mayoría (RAVeL, 2007).

Una de las características más relevantes de esta red no motorizada es que está incluida como la tercera red en el sistema de infraestructuras públicas oficiales de la Región Valonia tras la red de autovías y autopistas (RGG) y la red de vías interurbanas (RESI). Desde la administración de Valonia se entiende que las vías no motorizadas son un elemento integrante más dentro del sistema relacional, hecho por el que esta red ostenta la misma categoría funcional que una autopista o una carretera²⁰⁹

E Francia

El desarrollo de las políticas en beneficio de las vías verdes en Francia tiene lugar de forma más tardía que en los otros países observados, si bien ha experimentado desde entonces un acelerado impulso.

En 1994 se crea el Comité Interministerial de seguimiento de las políticas de la bicicleta, a iniciativa de los ministerios con competencias en ordenación del territorio y medio ambiente, de un lado, y el ministerio de equipamientos y transportes por otro lado, a los que se les suman en 1997 el de juventud y deportes. Junto a estos, forman parte del comité todo un abanico donde se incluyen otros organismos de la administración pública, centros de estudios, asociaciones territoriales, colectivos de usuarios, etc.

En consecuencia, surge en 1998 el esquema nacional de vías ciclistas y vías verdes (*Schéma national des véloroutes et voies vertes*), piedra angular del sistema infraestructural no motorizado de medio y largo recorrido en Francia. El objetivo es elaborar una red estructurante de entre 7.000 y 9.000 km. por todo el

²⁰⁹ Por medio del siguiente decreto: Arrêté ministériel du 4 décembre 1997, modifiant l'arrêté ministériel du 11 août 1994 répartissant les voies publiques de la Région wallonne en catégories fonctionnelles.

país, tomando como principal referencia las vías verdes. Estas son entendidas en Francia como las vías férreas desafectadas, los caminos de servicio de riveras y canales fluviales, pero también pistas forestales y otros caminos de explotación. Junto a éstas, completan el esquema nacional las *veloroutes*, o vías ciclistas (no excluyen los otros usos no motorizados genéricos), que reúnen pistas y carriles bicis, caminos, senderos en parques urbanos y también carreteras secundarias de poco tráfico, denominadas *routes de mobilité douces o tranquilles* (MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT et al., 2001a). A su vez, en 2001 se crea la Misión nacional de vías ciclistas y vías verdes (*Mission nationale véloroutes et voies vertes, MN3V*), con representación de los ministerios de Equipamiento, Juventud y deportes, Turismo y Ecología y desarrollo sostenible, que tiene por objetivo aprobar los diferentes esquemas regionales de vías verdes y ciclistas, garantizando la coherencia de estos en el conjunto nacional y con el resto de países europeos, diseñar los criterios técnicos y constructivos, así como poner de acuerdo a los diferentes agentes institucionales implicados. La financiación para llevar a cabo el esquema nacional se encuadra en el marco de los contratos del plan Estado-Región (État-Région 2000-2006), con una dotación de 17,5 millones de euros, además de otras fuentes de financiación menores procedentes de los recursos propios del resto instituciones implicadas. (MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT et al., 2001b).

Como resultado, tras más de una década de políticas para favorecer los desplazamientos no motorizados, hasta junio de 2006 existían en Francia 150 vías verdes y ciclistas que acumulan unos 6.155 km, donde dos tercios correspondían a vías verdes (ASSOCIATION FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES, 2006).

F España

Las políticas institucionales de recuperación de infraestructuras lineales en desuso dan comienzo en España en época tardía, a principios de los años noventa. Concretamente, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente aprueba el Plan Tejido Verde, integrado en el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, con ese objetivo de recuperar y reutilizar como itinerarios de uso no motorizado una serie de recorridos históricos y dominios públicos (líneas férreas abandonadas, vías pecuarias, caminos de servicio de canales hidráulicos, caminos de sirga, recorridos de peregrinación, etc.).

Dentro del Plan Tejido Verde, el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, en colaboración con RENFE y FEVE encarga la redacción de un inventario de líneas ferroviarias en desuso a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, punto de partida del Programa Vías Verdes que esta misma fundación impulsa con el fin de acondicionar las vías ferroviarias desmanteladas, infrutilizadas o que nunca llegaron a ponerse en servicio, para su utilización como itinerarios de uso no motorizado. Así, en 1993 se contabiliza un total de 5.764 Km. de líneas que ya no prestan servicio a lo largo de todo el recorrido español, considerando tan sólo las infraestructuras de titularidad pública estatal

(propiedad de RENFE, FEVE u otros organismos estatales). Si al conjunto de estos trazados ferroviarios de titularidad pública estatal se le suman otras líneas consideradas en el anterior inventario (propiedad de organismos públicos regionales, locales y entidades privadas), la longitud total de las líneas españolas en desuso asciende a más de 7.600 km. (DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS, 1995).

El procedimiento para recuperar un trazado en desuso consta de dos fases:

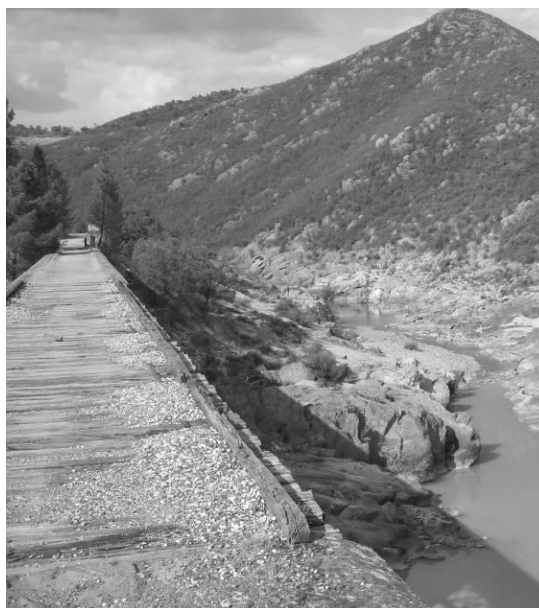
- Una primera fase donde se elabora el proyecto técnico de recuperación física de la infraestructura. Se redacta el documento técnico y se ejecuta la obra de acondicionamiento de la vía. La financiación y los costes de acondicionamiento corren a cargo del MOPTMA, que en muchos casos se complementan con ayudas europeas.
- Una segunda fase consistente en el mantenimiento de la vía una vez que se le ha dado el uso alternativo y en el fomento y promoción de la misma.

Si bien el propio Ministerio impulsa con el programa de Vías Verdes la recuperación de las antiguas trazas ferroviarias, las tareas de conservación y gestión de los usos alternativos deben correr a cargo de un ente público regional o local, una sociedad o una fundación que asuma la responsabilidad sobre el trazado por medio de una concesión administrativa. Por tanto, la formulación del proyecto inicial, así como la gestión posterior son desarrolladas por el organismo o la institución local interesada, aunque la administración estatal se encarga de las tareas de recuperación y restauración de la línea y sus infraestructuras anejas.

En 1996, con la disolución del antiguo MOPTMA y la creación del Ministerio de Medio Ambiente, el programa de Vías Verdes sufre algunas variaciones. De un lado, éste pasa a llamarse programa Caminos Naturales. Ello implica, a su vez, una mayor consideración de otros itinerarios naturales dentro del programa, no forzosamente relacionados con líneas férreas, como son las vías pecuarias, los caminos históricos, las vías de servidumbre de paso de los dominios públicos, etc. Esta ampliación del abanico de potenciales vías verdes se explica por la nueva vocación del Ministerio de Medio Ambiente, cuyas funciones dejan de estar vinculadas a la administración de las obras públicas y los transportes para ocuparse de aspectos ambientales más globales (Martín García, 2004). En la práctica, el trabajo de recuperar las antiguas líneas de ferrocarril y otros trazados naturales no se ve seriamente alterado, si bien la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, encargada de coordinar a los actores implicados en el programa y de impulsar sus objetivos, se ve desplazada en sus tareas debido al divorcio original entre esta fundación y el nuevo ministerio.

En 2004 se recupera esta dinámica de colaboración, y se introduce la denominación final de Camino Natural-Vía Verde, para designar a las vías procedentes de antiguas líneas de ferrocarril, en comparación con el resto de caminos naturales, con otros orígenes (rutas históricas, vías pecuarias, etc.). Así, a finales de 2006 se encuentran en servicio 1.334 km. de caminos naturales, de los que 929 km. corresponden a antiguas infraestructuras en desuso (trazados ferroviarios o caminos de servicio de canales fluviales), con una inversión de más

de 55 millones de euros (SECRETARÍA GENERAL PARA EL TERRITORIO Y LA DIVERSIDAD DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, 2007).



En España la mayor parte de las vías verdes son herencia de líneas de ferrocarril desmanteladas. La importancia de recuperar estos trazados desmantelados radica en el alto valor ambiental y paisajístico de los lugares que atraviesan. Asimismo suponen una alternativa de desarrollo endógeno para las poblaciones del entorno (Fotografías: Elaboración propia).

4. CONCLUSIONES

Cada una de las experiencias que se han repasado ofrece claves destacadas con que garantizar el éxito de la aplicación de las políticas en favor de las vías verdes y los itinerarios de lenta velocidad. Existen denominadores comunes en todas estas experiencias, tales como la existencia de un espíritu de participación pública y una implicación directa tanto de los actores civiles como de los políticos en la escala local y regional.

De otro lado, los diversos programas y proyectos presentan de forma particular una peculiaridad que los caracterizan del resto. El caso norteamericano destaca por la importancia de los grupos ciudadanos locales, sensibilizados con la problemática ambiental, que llegan a formar *lobbys* con capacidad de influir en las decisiones legislativas de ámbito federal. La National Cycle Network británica sobresale por su capacidad de uso multifuncional, frente a los ejemplos de otros países en los que las vías verdes tienen una vocación recreativa y directamente vinculada con el disfrute del medio natural y el paisaje. En la región Valonia hay que subrayar el carácter oficial de la red RAVeL como sistema infraestructural, al mismo nivel que las autopistas, las vías rápidas y la red interurbana. En cuanto al país galo, la virtud de las políticas de desarrollo de vías verdes en este caso radica en que agrupan a un importante número de instituciones públicas nacionales (incluyendo varios ministerios), regionales, locales, asociaciones ciudadanas e incluso entidades de representación empresarial. Por último, del

caso español es importante señalar la estructura montada sobre un esquema de subsidiariedad, por el que el Ministerio de Medio Ambiente se hace cargo de los costes para la puesta en marcha de nuevas vías verdes, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles coordina a nivel nacional el programa referente a las vías verdes y las asociaciones locales o respectivos patronatos se encarga de las tareas de promoción y gestión de cada una de las infraestructuras una vez que ésta se ha puesto en funcionamiento.

5. BIBLIOGRAFÍA

ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES (2007):

<<http://www.aevv-egwa.org/>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

ASSOCIATION FRANÇAISE DE DÉVELOPPEMENT DES VÉLOROUTES ET VOIES VERTES, AF3V (2006): Guide touristique des Véloroutes et Voies Vertes de France 2006/2007, AF3V, Toulouse.

DEPARTMENT FOR TRANSPORT (2007): *National Travel Survey: 2006*. Disponible en Internet:

<<http://www.dft.gov.uk/pgr/statistics/datatablespublications/personal/mainresults/nts2006/>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN TERRITORIAL DE LA SECRETARÍA DE ESTADO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS (1995): *Líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos*, Madrid, Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

FABOS, J. G. (2004): "Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies". *Landscape and Urban Planning*, 68 (2-3), pp. 321-342.

FEDERACIÓN EUROPEA DE CICLISTAS (2007):

<<http://www.ecf.com/>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

INMACULADA ORTIZ BORREGO (2003): "Un sueño europeo: Proyecto REVER MED (Red Verde Europea del arco Mediterráneo)". *Medio Ambiente*, 44. Disponible en Internet:

<http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/contenidoExterno/Pub_revistama/revista_ma44/ma44_30.html>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

KENTUCKY DEPARTMENT FOR LOCAL GOVERNMENT (2003): *Abandoned Railroad Corridors in Kentucky: An Inventory and Assessment*.

<<http://gold.ky.gov/grants/railtrail.htm>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

MARTÍN GARCÍA, C.F. (2004): "Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente". *Ingeniería y Territorio*, 69, pp. 14-21.

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT ET DES TRANSPORTS, (2007): RAVeL, Réseau Autonome de Voies Lentes

<<http://met.wallonie.be/opencms/opencms/fr/ravel/>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

MINISTÈRE DE L'ÉQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, MINISTÈRE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS, SECRÉTARIAT D'ÉTAT AU TOURISME (2001a): "Cahier des charges du schéma national des véloroutes et voies vertes". Disponible en Internet:

<<http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/territo/rural/veloroutes/documentation.jsp>>

[última consulta: 15 de octubre de 2007]

MINISTÈRE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT, MINISTÈRE DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET DE L'ENVIRONNEMENT, MINISTÈRE DE LA JEUNESSE ET DES SPORTS, SecrÉTARIAT D'ETAT AU TOURISME (2001b): "Circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en oeuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes". Disponible en Internet: <<http://www.tourisme.gouv.fr/fr/z2/territo/rural/veloroutes/documentation.jsp>> [última consulta: 15 de octubre de 2007]

MORRIS, H. (2003): "Successful Strategies for Trail Development". Mid America Trails & Greenways Conference, Indianapolis, 21-24 septiembre.

NEW ENGLAND GREENWAY VISION PLAN (2007):
<<http://www.umass.edu/greenway/index.html>>
[última consulta: 15 de octubre de 2007]

RAILS-TO-TRAILS CONSERVANCY (2007):
<<http://www.railtrails.org/index.html>>
[última consulta: 15 de octubre de 2007]

SECRETARÍA GENERAL PARA EL TERRITORIO Y LA DIVERSIDAD DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2007): *Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al Desarrollo Rural Sostenible*, s.l., Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

SUSTRANS (2007a):
<<http://www.sustrans.org.uk/>>
[última consulta: 15 de octubre de 2007]

SUSTRANS (2007b): *The National Cycle Network Route User Monitoring Report 2006*. Disponible en Internet: <<http://www.sustrans.org.uk/default.asp?sID=1092664298921>>
[última consulta: 15 de octubre de 2007]