

La red europea de vías verdes

PERE J. BRUNET ESTARELLAS

Universitat de les Illes Balears (UIB)

1. La política de transporte comunitaria. De la libre circulación a la planificación de redes transeuropeas de transporte

Los objetivos de construcción de la CEE marcados en el *Tratado de Roma* de 1957 se orientaron hacia la consecución de la unión aduanera de los Estados miembros, garantizando la libre circulación de personas, mercancías, capitales y servicios, en base al desarrollo de políticas de integración.

Con la puesta en vigor del Acta Única en 1987 se ampliaron los objetivos de la CEE. Se incorporaron políticas comunes en materia de medio ambiente, investigación y desarrollo tecnológico y aplicando el principio de cohesión económica y social, instrumentalizadas a partir de la creación y gestión de los llamados fondos estructurales (FEDER, FEOGA y FSE).

El *Tratado de Maastricht* (1992), conocido también como Tratado de la Unión Europea, significó un nuevo avance en el proceso de integración europea y la oportunidad de que se substituyera el enfoque inicial, básicamente económico, por otro más amplio que integrara otros sectores (educación, sanidad, cultura...) en el que se viera implicada toda la ciudadanía europea.

Aunque el transporte siempre ha ocupado un lugar relevante en los planteamientos y políticas comunitarias, adoptando diferentes iniciativas y proponiendo diferentes actuaciones en el marco de las directrices europeas, hasta principios de la década de los 90 no se produjo una transformación radical a la hora de plantear, concretar y afrontar los problemas del sector, "de manera que si hasta estas fechas el punto de vista dominante fue casi siempre la oferta, a partir de la segunda mitad de 1989 el problema de los transportes pasó a ser contemplado de forma sistemática desde el punto de vista de la demanda" (SISÓ CRUELLAS, J., 1999, p. 63). Más allá de plantearse sólo aspectos en relación a la construcción de un mercado único, se entendió que la cuestión residía en desarrollar redes multimodales de infraestructuras y servicios capaces de responder con eficiencia a los retos impuestos por el creciente ritmo de la demanda.

En relación a la cuestión de las redes transeuropeas, tuvo una especial trascendencia la presentación en 1992 del *Libro Verde sobre Transporte y Medio Ambiente*, al enunciarse en él algunos principios y contenidos que tuvieron incidencia en el planteamiento de la nueva política comunitaria en materia de transporte, insistiéndose en la necesidad de valorar los

impactos medioambientales del sector y de abordarlo desde un enfoque multimodal. Ello explica que se otorgara especial preferencia al fomento del ferrocarril, como el modo generador de menores costes externos y la mejor alternativa al transporte por carretera, que entonces presentaba importantes desajustes, problemas de congestión e impactos medioambientales en los países centrales más desarrollados.

Estos nuevos enfoques y la nueva política de creación y fomento de redes de transporte transeuropeas quedaron recogidos en el tratado firmado en Maastricht aquel mismo año. La política de construcción y fomento de infraestructuras de transporte comunitarias quedó estrechamente vinculada a los principios de libre circulación, cohesión económica y social, desarrollo armónico y equilibrado, sostenibilidad, respeto por el medio ambiente, solidaridad y mejora del nivel/calidad de vida.

Con el precedente de la elaboración en 1990 de un primer esquema director de red europea de ferrocarriles de alta velocidad, a partir de 1992 se hicieron las primeras propuestas de redes transeuropeas de transporte.

Coincidiendo con dichas propuestas, la publicación en 1992 del *Libro Verde sobre el Impacto del Transporte en el Medio Urbano* y del *Libro Verde sobre el Medio Urbano* evidenciaron la preocupación del Parlamento Europeo por el tema del transporte desde la perspectiva medioambiental. Una preocupación que algunos años antes, en 1988, se había concretado en la aprobación de la *Carta Europea de los Derechos del Peatón*, cuyos principios básicos se orientaron a la consecución de unas condiciones óptimas para las ciudades desde el punto de vista ambiental, como espacio de actividad, de convivencia y de circulación.

La comunicación presentada por la Comisión Europea en diciembre de 1992 (COM (92) 494), titulado *El curso futuro de la política común de transporte: un enfoque global para la elaboración de un marco comunitario de movilidad sostenible*, se convirtió en el *Libro Blanco sobre política de Transporte* (1992). El contenido de dicho documento fue objeto de dura crítica en el Informe Porrzini, aduciendo no haber abordado con suficiente profundidad temas como el de la relación entre política de transporte y política económica, el de movilidad/ sostenibilidad, el de la integración o del principio de subsidiariedad. Sin duda, uno de los aspectos más originales de dicho informe, cuya propuesta de resolución fue aprobada en 1994, fue el plantear por primera vez la necesidad de agotar la capacidad de las infraestructuras existentes y priorizar, entre otros, el transporte no motorizado.

En el documento *Política Común de Transportes 1995-2000.: programa de acción para la movilidad sostenible en Europa* (COM (95)302) aparecieron como propuestas explícitas de la Comisión la promoción de los modos de transporte más ecológicos y la necesidad de atender las necesidades de las personas con movilidad reducida. En esta misma línea, en el *Libro Verde La Red de Ciudadanos. Como aprovechar el potencial del transporte público de viajeros en Europa* (COM (95) 601) se insistía en toda una serie de puntos explicitados en documentos anteriores y en la necesidad que potenciar el uso de los modos de transporte colectivos.

2. Las preocupaciones de los europeos en relación con el medio ambiente. Iniciativas de movilidad sostenible en el medio urbano

Una de las principales preocupaciones detectadas en los diferentes eurobarómetros es la degradación del medio ambiente urbano, percibida en estrecha relación con la congestión del tráfico motorizado y la contaminación atmosférica. Se trata de dos aspectos fácilmente

perceptibles en las áreas urbanas, cuyo territorio se ve afectado por una creciente pérdida de espacios libres, la construcción de grandes infraestructuras de transporte y la consiguiente segregación espacial. Un problema que, a su vez, sin duda guarda una clara relación con el creciente uso y dependencia del automóvil particular y que se ha visto favorecido por el apoyo nada desinteresado dado por la Administración a sectores estratégicos de la economía como el energético, la industria de automoción y de la construcción.

Aunque en muchos casos la situación actual siga siendo insostenible, no cabe duda que la crisis energética iniciada en los años 70 favoreció momentáneamente la toma de conciencia general sobre la problemática creada, la puesta en práctica de una serie de iniciativas racionalizadoras por parte de ciertos colectivos y que, por primera vez, algunas administraciones locales se vieran obligados a proponer medidas para optimizar los recursos existentes.

En un primer momento, diversos gobiernos centrales, regionales y locales impulsaron en algunas ciudades la celebración de los días sin coche, imponiendo en algunos casos medidas más contundentes como la prohibición del tráfico motorizado dominical u otro tipo de alternativas. Y "*aunque la experiencia duró tan poco como la crisis petrolífera*" (SANZ ALDUÁN, A., 2000, p. 53), en las décadas siguientes no sólo se recuperó la idea de racionalizar el tráfico urbano a partir de la promoción de modos de transporte no motorizados y del transporte público sino que, ya en los 90, se amplió la iniciativa de la ciudad sin coches a los días laborables y se implantó en algunas ciudades la fórmula del coche compartido, la puesta en práctica de planes verdes de transporte de empresas e instituciones u otras soluciones.

La iniciativa denominada **Cities for Cyclist** (Ciudades para Ciclista) fue implantada por primera vez en Milán en 1991 para fomentar el uso de la bicicleta, a partir de la que se ha ido desarrollando una red que agrupa ciudades de 14 países diferentes

En este cambio de conducta tuvieron mucho que ver los compromisos adquiridos en la *Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo* (Río de Janeiro, 1992) o las disposiciones contenidas en la *Carta de las Ciudades Europeas para la Sostenibilidad* (Aalborg, Dinamarca, 1994).

Coincidiendo con ello, las iniciativas impulsadas desde principios de los 90 por la Comisión Europea de Medio Ambiente propiciaron un estado de reflexión sobre la problemática y contradicciones del modelo convencional de transporte. Ello se tradujo en la presentación de un informe coordinado por Fabio M. Ciufini titulado *Proposition de recherche pour une ville sans voiture*, y la celebración en Amsterdam de la conferencia *Car Free Cities?* en 1994, en la que se impulsó el lanzamiento de una red de ciudades sin coche, con el objetivo de promover una política de movilidad más sostenible. Esta idea, orientada a substituir el coche particular por el transporte colectivo y el fomento de los modos de transporte no motorizados, se fue implantando a partir 1996, y en la actualidad unas 70 ciudades europeas se incluyen en la **Red de Ciudades sin Coches**.

En relación al consumo energético ocasionado, han tenido especial relevancia otro tipo de iniciativas comunitarias destinada a reducir las emisiones como la directiva-marco adoptada en 1996 por la UE relativa a la calidad y mejora del aire, que ha obligado a las ciudades de más de 250.000 habitantes a establecer medida preventivas, principalmente en materia de transporte, para limitar los índices de contaminación urbana. El resultado ha sido el desarrollo de políticas integrales de movilidad sostenible, en las que ha tenido especial cabida la implantación de tecnologías de transporte blandas en medios urbanos y periurbanos.

En este sentido interesa recordar sin embargo que, si bien los miembros signatarios del protocolo de Kioto (1997) acordaron reducir en diez años la emisión de gases contaminantes de efecto invernadero en un 5'2% y que la UE se haya comprometido a ampliarlo globalmente hasta un 8%, el sistema compensatorio de cuotas asignadas a los diferentes estados comunitarios permite a España poder incrementar sus emisiones en un 15% durante el mismo periodo.

3. La promoción de los modos de transporte no motorizados y la creación de vías verdes

Aunque en las propuestas urbanísticas del norteamericano Frederick LAW OLMSTED (1822-1902) en EE.UU. o en el modelo de ciudad-jardín de Ebenezer HOWARD (1850-1929) se ha intentado ver el precedente de las vías verdes, en realidad se trata de un concepto de aplicación reciente.

Bajo diferentes denominaciones idiomáticas (corredores o ejes verdes, greenways, voies douces, voies lentes...), el concepto de vía verde se utiliza para definir un pasillo de comunicación concebido para el desarrollo de desplazamientos cotidianos de tipo obligado (trabajo, estudios, compras...) o turístico, a partir del uso de modos de transporte ligeros y no motorizados, sobre plataformas reservadas. A tal efecto, el tipo de infraestructuras fijas utilizadas normalmente son las plataformas ferroviarias abandonadas y los caminos de servicio de canales y ríos, haciéndose también extensivo a antiguos caminos de peregrinación, de trashumancia, caminos agrícolas y forestales, etc. Se trata en definitiva de trazados ya existentes que, al haber perdido su función original, se utilizan para usos alternativos o, en el caso de mantenerse, la compatibilizan con otros. Al ser un objetivo común en la definición de vías verdes la de poder servir al mayor número de usuarios posibles, con diferente capacidad de uso, desde el punto de vista técnico se intenta que cumplan los requisitos de tener poca pendiente (< 3%), estar segregadas de la red de tráfico convencional y tener el menor número de cruces con ella, y no padecer interrupciones.

Aunque el acondicionamiento de antiguas plataformas ferroviarias para usos alternativos se viene realizando en EE.UU. (Rails-to-Trails) desde hace bastantes décadas, Europa ha incorporado este tipo de prácticas más tardíamente. Se trata de un movimiento más reciente, favorecido por diferentes coyunturas como la crisis energética, la impronta ecologista, el asociacionismo, el incremento y diversificación de las actividades turísticas, de ocio y recreativas, las nuevas prácticas educativas (educación medioambiental) y la sensibilización sobre el patrimonio natural e histórico. A pesar de su más reciente implantación, existen en Europa experiencias ya maduras como las llevadas a cabo por las asociaciones Sustrans (Reino Unido) y Chemins du Rail (Bélgica), cuyos modelos han sido referencias obligadas en otros países.

En España, la iniciativa pública de recuperar las infraestructuras lineales abandonadas para usos alternativos fue planteada en 1992 por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), a partir del programa denominado **Caminos de la Naturaleza**. A finales de aquel mismo año, el MOPTMA, RENFE y FEVE encargaron a la **Fundación de los Ferrocarriles Españoles** (FFE) la redacción de un inventario estatal de las líneas de ferrocarril fuera de servicio que quedó ultimado en 1993. En una primera fase se identificaron 98 líneas dependientes de los tres organismos públicos mencionados, con un total de 5.764 km., 954 estaciones y apeaderos, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Posteriormente estas cifras se ampliaron, al incorporarse 89 antiguas líneas de ferrocarriles mineros e industriales de titularidad privada, con una longitud de 1.920 km.

A partir de este documento de trabajo, aquel mismo año de 1993 se puso en marcha un primer programa de vías verdes coordinado por la FFE, adaptando al caso español algunas experiencias extranjeras, especialmente las desarrolladas en EE.UU por Rails-to-Trails y en el Reino Unido por Sustrans. Mientras el MOPTMA se comprometía a invertir un total de 6.000.000 de euros/año en la construcción de vías verdes, incluyéndolas en su Plan Director de Infraestructuras (PDI), RENFE y FEVE aportaron las líneas.

En el acondicionamiento de los aproximadamente 800 km. de vías verdes existentes en la actualidad y rehabilitación de edificios ferroviarios se han invertido unos 29 millones de euros, siendo financiado el proyecto a partir de 1996 por el nuevo Ministerio de Medio Ambiente (MIMAM) y otras Administraciones regionales y locales.

En la actualidad, las experiencias acumuladas en la habilitación y gestión de vías verdes han creado un clima de reflexión entre los diferentes agentes implicados y la propia Administración que ha conducido a valorar muy positivamente este tipo de actuaciones como alternativa al transporte motorizado. En este sentido basta recordar que en nuestro país se ha tratado específicamente el tema en seminarios (Gijón en 1993 y Arcos de la Frontera en 1995), jornadas técnicas (Madrid 1998) y congresos internacionales (Gijón 2000), organizados por la FFE. A su cargo ha corrido también la publicación de dos guías de vías verdes en 1997 y 2000, la promoción de actividades como el Tour Mágico por las Vías Verdes (octubre del 2000) y de otro tipo de iniciativas de promoción.

4. La creación de redes regionales, estatales y transnacionales de vías verdes en Europa

Existen en Europa toda una serie de experiencias de creación y gestión de redes de vías verdes, desarrolladas a nivel estatal y regional.

En el Reino Unido las primeras vías verdes fueron concebidas y desarrolladas por Sustrans en 1994. Desde entonces dicha asociación desarrolla un proyecto de red nacional para ciclistas a partir de antiguas líneas ferroviarias (el 33% del total), caminos de servicio de los canales y otro tipo de infraestructuras viarias. A partir de dicha iniciativa, el gobierno británico lanzó en 1996 la primera **National Cycling Strategy**, con el objetivo de desincentivar los desplazamientos habituales en coche y potenciar la marcha a pie y el uso de la bicicleta.

En Bélgica, la iniciativa de promoción de una red de vías verdes ha tenido un especial desarrollo en la región valona con la puesta en práctica del programa **RAVel** (Réseau Autonome de Voies Lentes). Aunque la idea de crear una red de vías verde apareció en los años 70 a partir de la recuperación de las infraestructuras ferroviarias en desuso, hasta mediados de los 90 no se concretó un acuerdo-marco entre el gobierno regional y los ferrocarriles belgas (SNCB), propietarios de la infraestructura ferroviaria. En realidad, aunque la cumplimentación de este trámite necesario supuso la posibilidad de utilizar las líneas ferroviarias desafectadas, el proyecto incluye también los caminos de servicio de las vías navegables.

El caso valón es especialmente interesante, por las facilidades dadas en 1997 por la SNCB para gestionar la infraestructura ferroviaria en desuso y dar a la red de vías verdes una categoría viaria con entidad propia. En este sentido es importante destacar que un decreto del gobierno valón de 1992, modificado cinco años después, definió la jerarquía de las infraestructuras viarias según tres categorías: la red de gran capacidad (RGG), la red interurbana (RESI) y la red vías verdes (RAVeL).

Mediante el convenio-marco suscrito entre las partes implicadas en el proyecto, la SNCB concedió al gobierno valón el derecho de uso de aproximadamente 90 antiguas líneas de ferrocarril por un plazo de 99 años, reservándose el derecho de mantener de propiedad y, en caso necesario, de intervención sobre las mismas.

Aunque en la actualidad la red está formada por unos 900 km. de vías verdes abiertas a la circulación (702 caminos de sirga y 167 km. de ferrocarril desafectados), se prevé que la longitud final se duplique. La previsión anual de inversión se ha fijado en 4.958.000 euros, con un coste/km. entre 74.000 y 99.000 euros. Algunos tramos transfronterizos reciben además cofinanciación europea, al estar incluidos en la zona Objetivo 1.

Fuera del territorio valón, en Bélgica se están llevando a cabo proyectos de rehabilitación de infraestructuras de transporte como vías verdes en la región flamenca y en el área de Bruselas.

En Francia fue la iniciativa privada la que tuvo un papel decidido en la implantación de vías para el uso de la bicicleta. El resultado fue la aparición a principios de los 90 del **Club des Villes Cyclables**, que en la actualidad agrupa a más de 300 ciudades. Más recientemente (1999) se ha constituido el **Club des Départements Cyclables** que incluye departamentos franceses que llevan a cabo diferentes programas de promoción de esta modalidad de transporte.

Por iniciativa de la Administración central gala, en 1994 se constituyó el Comité Interministerial de Seguimiento de Políticas a Favor de la Bicicleta, aglutinando a partir de 1997 diferentes centros y organizaciones públicas y privadas. A partir de los trabajos realizados y de la propuesta hecha por dicha comisión, en 1998 el Comité Interministerial de Ordenación del Territorio (CIAT) proyectó el **Schema National Veloroutes et Vies Vertes**. Se trata de una red de interés nacional, concebida con el objetivo de desarrollar cerca de 8.000 km. de itinerarios de larga distancia a partir de una red mixta de líneas de ferrocarril abandonadas, caminos de sirga, caminos rurales y otros de reducida intensidad de tráfico.

En el caso de Luxemburgo, desde 1977 se vienen aprovechando los trazados de antiguas líneas ferroviarias para el desarrollo de una red de carriles y pistas para ciclistas con fines turísticos. Sin embargo, hasta 1990 dicha red no fue reconocida con carácter autónomo y hasta 1999 no se promocionó desde la Administración la **Réseau National Cyclable**, momento en que se llevan ejecutados 400 km. de itinerarios de los 900 previstos.

En dicho país, la política gubernamental inicial de evitar los centros urbanos más problemáticos y desarrollarse en ámbitos rurales ha sido objeto de revisión de manera que en la actualidad algunos carriles-bici tienen un desarrollo urbano

Con el precedente de las ya numerosas realizaciones de vías verdes en el ámbito europeo y de la propuesta de definición de las mismas como "vías autónomas de comunicación reservadas a los desplazamientos no motorizados, desarrolladas en el marco de una ordenación integrada, valorando el medio ambiente y la calidad de vida, y reuniendo las condiciones suficientes de anchura, pendiente y piso para garantizar a todo tipo de usuario un uso compartido y seguro", los participantes en las jornadas de Lille, en setiembre del 2000, acordaron actuar a favor de la estructuración de red coherente de vías verdes comunitarias o **Red Verde Europea** (REVER), bajo la coordinación de la **Asociación Europea de Vías Verdes** (AEVV), creada en 1998. Los principales objetivos de la AEVV se concretan en el inventario y promoción de vías verdes, a fin de fomentar la utilización de antiguas infraestructuras ferroviarias desafectadas o caminos de sirga de vías navegables para el tráfico no motorizado, de manera

especial la marcha a pié y la bicicleta, con especial atención a las personas de movilidad reducida. Con la recuperación y rehabilitación de estas infraestructuras, se pretende conseguir la inmersión ambiental y cultural de los usuarios en el territorio por donde circulan, prestando especial atención a las necesidades de movilidad de aquellos grupos más vulnerables, favoreciendo las actividades de ocio al aire libre, el desarrollo de un turismo activo y respetuoso, y el fomento del desarrollo económico del medio rural a partir de la creación de nuevos empleos.

Un proyecto que guarda relación con el esquema director de una red de vías verdes transnacionales desarrollado a partir de las actuaciones existentes a nivel nacional, en el que trabaja la AEVV, es la propuesta hecha por la Federación Europea de Ciclistas (EFC) bajo la denominación de **Eurovelo**. Se trata de una ambiciosa propuesta de estructuración de doce grandes itinerarios a través de toda Europa, a partir de carriles-bici ya existentes utilizados para la realización de recorridos cotidianos o de carácter recreativo y de otros de mayor alcance. Con dicha iniciativa se pretende potenciar el turismo de larga distancia en bicicleta así como el uso de este modo de transporte en la ciudad, impulsando así su uso cotidiano. El proyecto Europeo ha manifestado su interés por la propuesta y se ha comprometido a intervenir en su financiación.

Por lo que se refiere a la financiación de una red transeuropea de vías verdes, una de los puntos consensuados en las jornadas de Lille ha sido proponer su inclusión en el marco del programa Interreg IIC, desarrollándolo en una primera etapa en el ámbito de la zona AMNO (Área Metropolitana del Noroeste de Europa).

5. La financiación de los proyectos de la red de vías verdes transnacionales

La iniciativa comunitaria Interreg es un instrumento financiero con vocación estructural de ordenación del territorio que incide en la cooperación interregional y desarrollo de las zonas fronterizas. La puesta en marcha en 1990 del programa Interreg I (1990-1993) respondió al creciente interés por la cooperación transfronteriza en el ámbito de la comunidad europea. El programa diseñado para el periodo 1994-1999 (Interreg II) centró su atención en el desarrollo turístico y rural. Dentro de este ámbito de acción general, el programa incidía en la mejora de las infraestructuras de transporte como un importante elemento estimulador del desarrollo de las áreas transfronterizas, a partir de programas operativos y proyectos cofinanciados por los diferentes socios comunitarios y la UE, priorizando las regiones Objetivo 1. A partir del programa Interreg IIC, se han ampliado los objetivos anteriores, pasando de ser una estrategia diseñada para el desarrollo de las áreas fronterizas a favorecer las actuaciones en corredores o unidades territoriales dependientes de varios Estados miembros de la UE.

6. Conclusiones

Aunque existe la convicción de que el actual modelo de transporte es inviable e insostenible, en muchos países la aplicación de medidas correctoras siguen siendo escasas, produciéndose en muchos casos una clara contradicción entre las declaraciones institucionales y las políticas de intervención.

Por lo que se refiere a las directrices comunitarias promovidas en apoyo de la intermodalidad y la movilidad sostenible, "aunque es difícil dudar de la aparente bondad de estas estrategias, los fondos europeos se decantan tendenciosamente a impulsar costosas infraestructuras para el coche privado, los trenes de Alta Velocidad y el transporte aéreo" (MIRALLES, S./ ESTEVAN, A., 2000).

La creación de vías verdes en Europa desde la década de los 90 es una propuesta promovida inicialmente por la iniciativa privada y asumida por algunos gobiernos regionales que responde a un nuevo enfoque a la hora de abordar la problemática del transporte. El concepto de vía verde se utiliza para definir un pasillo de comunicación concebido para el desarrollo de desplazamientos cotidianos de tipo obligado (trabajo, estudios, compras...) o turístico, a partir del uso de modos de transporte ligeros y no motorizados. El tipo de infraestructuras fijas utilizadas normalmente son las viejas plataformas ferroviarias abandonadas, así como diferentes tipos de caminos.

Las vías verdes se conciben como ejes segregados del tráfico, diseñado para el uso exclusivo de peatones, ciclistas y otros modos de transporte no motorizado.

A partir de las primeras actuaciones en áreas urbanas y del acondicionamiento de tramos aislados, algunas administraciones regionales han desarrollado itinerarios de mucho mayor alcance territorial y, más recientemente, en el diseño de redes nacionales e interestatales. En cualquier caso, se trata de iniciativas que responden a la imperiosa necesidad de reducir el creciente volumen de tráfico y los costes ambientales, sociales y económico que genera.

Aunque son escasos los datos disponibles sobre el uso de vías verdes y de los impactos derivados de su implantación, es innegable su interés para las poblaciones dependientes y de movilidad reducida, como alternativa de transporte convencional y como estrategia de desarrollo rural.

Bibliografía

- ASOCIACIÓN EUROPEA DE VÍAS VERDES (2000). *Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes. Ejemplos de Realizaciones Urbanas y Periurbanas*. AEVV. Namur (Bélgica).
- BAVOUX, J.J. / CHARRIER, J.B. (1994). *Transports et structuration de l'espace dans l'Union Européenne*. Masson. Paris.
- BRUNET ESTARELLAS, P.J. (1995). "Turismo interior y desarrollo local. La rehabilitación de infraestructuras ferroviarias en desuso". *IV Jornadas del Grupo de Trabajo sobre Turismo, Ocio y Recreación*. AGE. Toledo.
- (1996). "Estrategias de actuación en materia de transportes sobre infraestructuras ferroviarias en desuso". *I Reunión de Trabajo del Grupo de Geografía de los Servicios*. AGE. Universidad Complutense. Madrid.
- DELAYE, D. (2000). "Les politiques nationales de voies vertes en Europe". *II Congreso Internacional Vías Verdes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Gijón.
- DÍAZ, N. (1977). "Alternativas al transporte y modelo territorial". *Rev. Información Comercial Española* nº 531. Ministerio de Comercio y Turismo. Madrid.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1995). *Inventario de líneas ferroviarias en desuso*. MOPTMA. Madrid. 5 vols.

- HILDENBRAND SCHEID, A (1996). *Política de ordenación del territorio en Europa*. Universidad de Sevilla/ Consejería de Obras Públicas y Transporte. Sevilla.
- Jornadas sobre la Política de Transporte y el Cambio Climático*. Asociación Española de la Carretera. Valencia. noviembre-diciembre de 1999.
- LÓPEZ PALOMEQUE, F. coord. (2000). *Geografía de Europa*. Ed. Ariel. Barcelona.
- LUMSDON, L. (2000). "Greenways: Evaluating Socio-economic Impacts". *II Congreso Internacional Vías Verdes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Gijón.
- MARTÍNEZ ÁLVARO, O. (1989). *Treinta Años de Política de Transportes en la Comunidad Europea*. Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Madrid.
- MIRALLES, S./ESTEVAN, A. (2000). "El acoso motorizado y la irrenunciable quimera de un transporte sostenible. El caso de las Illes Balears". *V Congreso Nacional de Medio Ambiente*. Madrid.
- OTERO DEL PERAL, L.R. (2000). "Programa "Caminos de la naturaleza" del Ministerio de Medio Ambiente". *II Congreso Internacional Vías Verdes*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Gijón.
- PÉREZ BLANCO, J.M. y otros (1994). "El Plan Director de Infraestructuras. Un nuevo intento hacia la planificación integrada". *Rev. CyTT* nº 99. MOPTMA. Madrid.
- SANZ ALDUÁN, A. (2000). "Vivir sin coches". *Rev. El Ecologista* nº 22. Ecologistas en Acción. Madrid. Pp. 52- 57.
- PETERS, P. ed. (1979). *La ciudad peatonal*. Gustavo Gili. Barcelona.
- SISÓCRUELLAS, J. (1999). *Redes transeuropeas de infraestructuras de transporte. La red multimodal para la conexión transpirenaica central*. Madrid.
- VEGA PINDADO, P. (1993). "El Plan Director de Infraestructuras: un impedimento para la movilidad sostenible". *Revista Ciudad y Territorio/Estudios Territoriales* nº 97.
- VILLALVILLA ASENJO, H. (2000). *Manual para la defensa de los caminos tradicionales*. Ed. Talasa.
- (2000). "En defensa de los Caminos Tradicionales". *Rev. El Ecologista* nº 22. Ecologistas en Acción. Madrid. Pp. 24-28.
- WHITTICK, A. dir. (1975). *Enciclopedia de la planificación urbana*. IEAL. Madrid.
- WORLDWATCH INSTITUTE (2000). *Signos Vitales 2000. Las tendencias que guían nuestro futuro*. Madrid.

