

**VÍAS VERDES Y PATRIMONIO TERRITORIAL
PARA EL DESARROLLO DEL TURISMO
CULTURAL EN CASTILLA Y LEÓN**



TRABAJO DE FIN DE GRADO

ALUMNO: IVÁN MARTÍNEZ TEJADA

TUTOR: JOSÉ LUIS GARCÍA CUESTA

GEOGRAFÍA Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA – UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

FECHA DE CONVOCATORIA: 01/07/2019

LICENCIA CREATIVE COMMONS

PALABRAS CLAVE:

Vías Verdes. Cicloturismo. Turismo rural. Creación de empleo. Deporte y ocio. Rehabilitación de patrimonio. Patrimonio natural. Patrimonio Cultural. Geografía y ordenación del territorio.

RESUMEN:

El auge del cicloturismo y la preocupación por recuperar el patrimonio abandonado y en desuso, está permitiendo que aparezcan nuevos programas e ideas que sirven para crear itinerarios y rutas cuyo objetivo es el de aprovechar espacios abandonados y darles un nuevo uso. Es así como surgió el programa de Vías Verdes, creando una nueva oferta turística sobre las antiguas líneas ferroviarias en desuso, además de crear nuevos lazos de conexión más seguros y accesibles entre las localidades. Con el paso de los años este programa ha servido además como puente para la creación de nuevos empleos y conseguir asentar población en espacios con graves problemas de despoblación y envejecimiento.

CONTENIDO

1. INTRODUCCION.....	4
2. METODOLOGÍA.....	5
3. VÍAS VERDES	6
3.1 Estado de las rutas verdes dentro del cicloturismo	6
3.2 Eurovelo	12
a) EuroVelo 1	15
b) EuroVelo 3	16
3.3 Vías Verdes: Antecedentes.....	17
3.4 Vías Verdes: Primeros pasos y construcción del programa	20
3.5 Vías Verdes: situación actual	23
4. DESARROLLO SOSTENIBLE Y CREACION DE EMPLEO EN LAS VIAS VERDES.....	31
5. LAS VIAS VERDES COMO DESARROLLO TURISTICO	32
6. LAS VIAS VERDES DE CASTILLA Y LEON	35
6.1 Itinerario y potencialidad de las vías	35
6.2 Problemas y conflictos con las Vías Verdes.....	52
7. PROPUESTA DE NUEVAS VÍAS VERDES EN CASTILLA Y LEÓN.....	53
a) Vía Verde Valladolid-Ariza	54
b) Vía Verde de Frómista	62
c) Vía Verde Ferrocarril Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo	66
d) Vía Verde Ponferrada-Villablino	68
e) Ampliación de los Tramos de la Vía Verde Ferrocarril Santander-Mediterráneo.....	71
f) Vía Verde Monfragüe-Astorga	72
8. CONCLUSIONES y VALORACION PERSONAL.....	77
9. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES	79
10. ANEXOS	

Aspectos que han influido en la realización de este trabajo.

Distintos aspectos han influido para que nos hayamos decidido por la elaboración de este tema como TFG. En primer lugar, destacaría el interés personal sobre el tema, debido a la gran afición por el deporte relacionado con la bici de manera no profesional, por ello el cicloturismo siempre ha sido una variedad turística muy interesante, y recientemente las noticias sobre las vías verdes en Castilla y León son cada vez más relevantes. En segundo lugar, destacaría la posibilidad de hacer del cicloturismo y de las Vías Verdes una variedad turística que se asiente en una comunidad como la de Castilla y León, donde se puede decir fielmente que existe un potencial muy elevado, con infraestructuras ferroviarias abandonadas y en desuso, de las cuales se podría sacar un uso rentable. Otro de los aspectos a destacar, de gran relevancia también, es la revitalización de espacios rurales deprimidos, teniendo siempre en mente como mejorar la red de Vías Verdes en nuestra comunidad de una manera sostenible, eficaz y rentable, marcándose como objetivo el de crear una red llamativa y accesible para el turista, y mejorar la vida de las personas autóctonas del territorio, sobre todo de los espacios rurales con problemas de despoblación, es un desafío interesante. Por último, pero no menos importante, la oportunidad de darle visibilidad al programa de las Vías Verdes en nuestra comunidad, debido a que, con la irrupción del cicloturismo, en nuestra comunidad se está desaprovechando, además, en el futuro puede ser un tema de mayor estudio y trabajo por lo que las expectativas de profesionales en este ámbito pueden ser importantes.

1. INTRODUCCION

El ferrocarril ha sido en España un medio de transporte que durante décadas ha potenciado la economía en las regiones, aunque han existido muchas variables que han marcado la diferencia entre las regiones que han tenido más éxito gracias al ferrocarril y las que no. Variables como los condicionantes físicos del terreno, factores económicos que marcaban los avances tecnológicos de los transportes y potenciaban el crecimiento de los espacios en los que se encontraban. Sin embargo, en la actualidad el ferrocarril ya no es el medio de transporte más utilizado, siendo sustituido por el de carretera y por otros medios de transporte como las líneas de tren de alta velocidad que han desbancado al tren tradicional. Todo esto ha conllevado a que muchas líneas ferroviarias hayan quedado en desuso y abandonadas.

Sin embargo, este avance tecnológico y social que ha ido ocurriendo en nuestro país en los últimos años también ha provocado un incipiente interés por el patrimonio natural y cultural, e incluso el patrimonio industrial, que poco a poco se está haciendo un hueco dentro del patrimonio de nuestro país. Además, este patrimonio es en gran medida uno de los elegidos por los visitantes que quieren realizar un turismo activo y participativo, y es aquí donde entra el cicloturismo.

Desde un punto de vista más regional, Castilla y León posé un gran potencial ferroviario, al que va unido el patrimonio cultural y en la actualidad el vitivinícola, dado que en muchos lugares de la comunidad el ferrocarril y el vino están muy ligados, donde la industria del vino se ha consolidado como el motor principal de la economía, además con la incipiente aparición del enoturismo y de los viajes que ofrecen experiencias, el ferrocarril y el vino tienen una posibilidad de crear una oferta turística muy relevante. (Portela y Cáceres 2013).

Si juntamos este turismo activo, el cicloturismo, el senderismo y las líneas ferroviarias abandonadas, surge la idea de la reutilización de estas líneas para uso de cicloturistas, senderistas, caminantes o excursionistas que buscan una opción de realizar una actividad de manera segura evitando el tráfico motorizado. A todo esto, hay que añadir que esta reutilización de las líneas ferroviarias abandonadas puede permitir una movilidad ligera entre los municipios rurales de una manera mucho más sostenible, limpia y barata, que pueda ser una alternativa distinta al tráfico motorizado.

2. METODOLOGÍA

Este proyecto se ha dividido en dos fases bien diferenciadas, una en la que se elabora un análisis de la historia y actualidad de las Vías Verdes en nuestro país, y más concretamente en Castilla y León, así como un estudio de las variables que entran dentro de este programa como podría ser el cicloturismo. Esta primera fase más teórica en la que la recogida de información y su posterior comprensión y tratamiento han llevado aproximadamente la mitad de tiempo invertido en la elaboración de este trabajo. Hay que destacar la dificultad de búsqueda de información, ya que al margen de la página web y los libros editados por el programa de Vías Verdes, la mayoría de la información proviene de blogs y noticias que tratan este tema tan infravalorado en nuestra comunidad y país.

La segunda fase del trabajo ha sido más práctica, y en ella hemos tratado de elaborar una propuesta de Vías Verdes, intentando justificar su creación y rehabilitación, además de

crear cartografía que la ilustrase y realizar trabajo de campo para una de las Vías Verdes propuestas que en mi opinión tienen una posibilidad de éxito mucho mayor. La dificultad de esta fase se da en la justificación del porque sería posible y viable la creación de estas Vías Verdes, donde intervienen muchas más variables además de si posee un gran interés turístico y patrimonial, o si puede repercutir de manera positiva en la población autóctona. La materia de información para la realización de este trabajo proviene de fuentes estadísticas, sobre todo de fuentes nacionales –como el Instituto Nacional de Estadística– o de fuentes regionales –como el SIE o IDECYL–. También hemos utilizado estudios sobre la historia y creación de las Vías Verdes, y varios informes e itinerarios que ha realizado la Fundación de Ferrocarriles Españoles en su programa de Vías Verdes, tanto de creación de empleo como de oferta turística.

3. VÍAS VERDES

3.1 DEFINICIÓN DE LAS VÍAS VERDES

Las Vías Verdes se podrían considerar como una infraestructura turística que sirve para el posterior aprovechamiento de recursos turísticos como podrían ser el paisaje, patrimonio natural, cultural o incluso gastronómico. El programa Vías Verdes está impulsado principalmente por organismos como el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medioambiente, este es el máximo inversor en la creación de estas infraestructuras, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), esta encargada de la promoción y coordinación a nivel nacional de este programa. Además, hay que contar con los organismos implicados de las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos.

Todas estas instituciones y organismos hacen posible la creación de las Vías Verdes, creando sobre antiguos trazados de ferrocarril en desuso itinerarios para ser recorridos a pie y en bici, prohibiendo el paso a vehículos motorizados, para garantizar la seguridad de todos los usuarios de estas nuevas vías.¹

3.2 ESTADO DE LAS RUTAS VERDES DENTRO DEL CICLOTURISMO

Las Vías Verdes se pueden englobar dentro del cicloturismo, este último es un modelo con una intensidad cada vez más creciente en los últimos años, y donde se espera que en los próximos siga siendo un aspecto clave en el turismo de nuestro país. El cicloturismo

¹ Página web Vías Verdes: <http://www.viasverdes.com/>

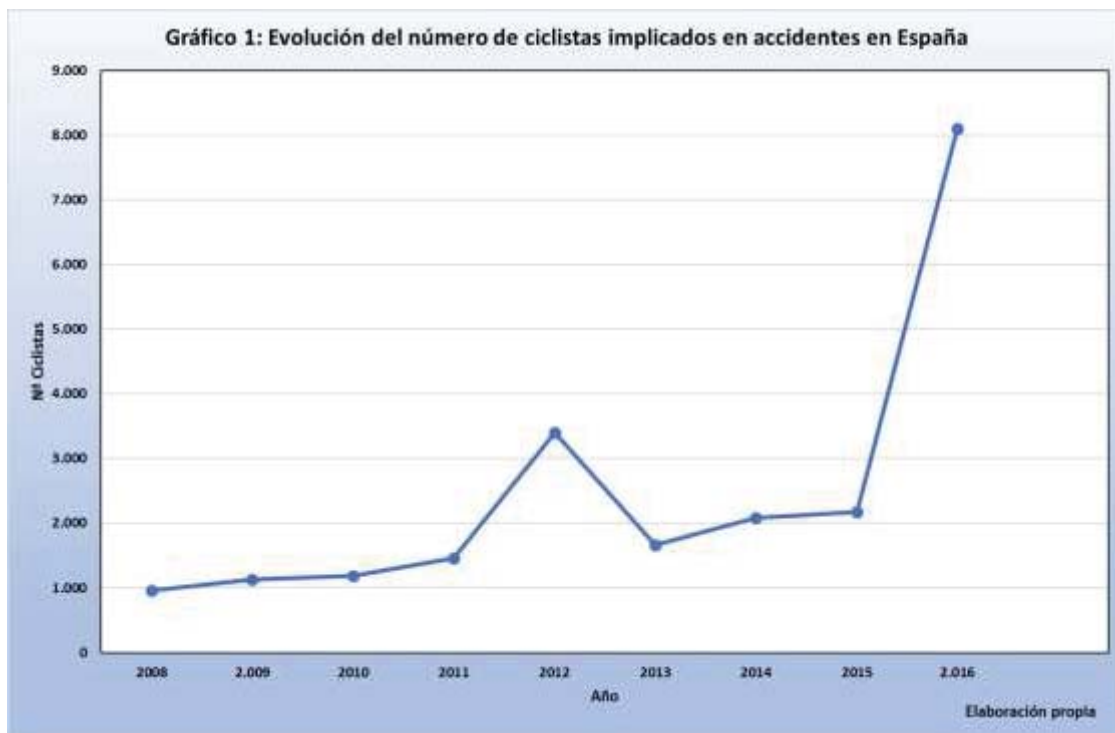
agrupa todas las formas de ciclismo no competitivo, o lo que es lo mismo, el ciclismo recreativo, de ocio en términos generales. En general podemos hablar de una nueva forma, mucho más sostenible, aunque con muchos matices, de hacer turismo. El estado actual del cicloturismo en España todavía está en una fase muy primitiva, ya que estamos hablando de una nueva forma de turismo muy diferente a la que mayoritariamente existe en nuestro país. A diferencia de Europa, donde el turismo en bicicleta está más extendido y normalizado, y donde es un turismo que mueve unas cifras de dinero de unos 44 mil millones de euros de los que 9 mil millones están asociados con las pernoctaciones (Weston, et al. 2012). En España hay todavía muchos obstáculos, que, si es cierto que poco a poco se van superando, están imposibilitando que el turismo en bicicleta avance.

Uno de los problemas dentro del cicloturismo en España es la falta de impulso de los organismos para potenciar esta modalidad turística, ya que la mayoría de esfuerzos y recursos económicos van dirigidos a seguir manteniendo modelos turísticos tradicionales, sobre todo, el dirigido al de sol y playa, sin embargo, encontramos diferencias según la comunidad de la que hablemos, debido a que algunas han optado por elaborar políticas para ampliar esta infraestructura cicloturística como el caso del País Vasco, La Comunidad Valenciana o Andalucía, donde en la actualidad y desde años atrás han ido apostando por impulsar el cicloturismo. Por otro lado, encontramos comunidades que, a pesar de tener un potencial enorme para implementar el cicloturismo como una opción clara para atraer turismo, existe una oferta mínima y en muchos casos deficitaria y muy poco controlada. Entre otras, es el caso de Castilla y León. Para tener una visión clara sobre el estado del cicloturismo en nuestro país respecto al europeo, se elaboró una encuesta² a los turistas europeos que querían hacer cicloturismo en España pero que al final por diferentes razones no se decidieron a hacerlo. Entre estas razones destacan el uso del casco obligatorio para circular por vías interurbanas. Esto puede parecer una diferencia de poca importancia, pero España es el único país europeo que impone esta obligación en las vías interurbanas, donde se incluyen las carreteras secundarias, caminos y Vías Verdes. Para los turistas, que realizan cicloturismo para ir viendo el paisaje, los espacios naturales y culturales, pararse a hacerse fotos... no entienden que en las vías verdes y los caminos, el uso del casco tenga que ser obligatorio, debido a que no existe

² El impacto económico del cicloturismo en Europa:
http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf

tanta peligrosidad como si se realizase una actividad deportiva de ciclismo a gran velocidad.³

Cabe explicar que esta norma del casco se estableció para proteger en primer lugar al ciclista frente a los vehículos motorizados, pero el número de accidentes mortales en cifras absolutas siguen siendo iguales desde que se instauró esta norma, incluso las cifras son peores ya que el número de accidentes con bicicletas implicadas se ha duplicado, tanto en vías interurbanas como dentro de las ciudades, desde el año 2009 hasta la actualidad, si es cierto que el porcentaje de accidentes mortales se ha ido reduciendo en los últimos años, sin embargo el número absoluto de accidentes en los que se ven afectados cualquier tipo de ciclista sigue ascendiendo, cabe la posibilidad de que sea por el continuo aumento del número de ciclistas, aun así no se puede permitir que esta tendencia se mantenga. Por ello ante el uso obligatorio del casco habría que tomar nuevas medidas para facilitar y promocionar el cicloturismo en nuestro país⁴.



FUENTE: datos y estadísticas de la Dirección General de Tráfico (DGT)

³ <https://conbici.org/cicloturismo> Texto de paco Tortosa.

⁴ https://elpais.com/politica/2017/05/08/actualidad/1494241879_927343.html

La segunda razón de peso que daban los encuestados para no realizar cicloturismo en España era el de la accesibilidad para llevar las bicicletas en el tren, distintos aspectos como el de la actitud contraria de RENFE para apostar por la promoción de una combinación tren+bici, la cual es muy común en el resto de Europa.

Un claro ejemplo de que el cicloturismo es una variedad de turismo con gran potencial son las rutas ciclistas europeas denominadas EUROVELO, de las cuales comentaré de forma más amplia posteriormente. Pero se puede destacar como en Europa estas rutas cruzan varios países llegando a alcanzar recorrido de miles de kilómetros perfectamente unidas y protegiendo al ciclista frente otras formas de movilidad motorizadas. Esto se diferencia ampliamente de nuestro país, donde las dos rutas EUROVELO que hay en España son muy deficitarias en muchos tramos y la accesibilidad es en muchos casos nula, conllevando a una serie de problemas que hacen muy poco atractiva esta forma de turismo⁵.

Aun con todos estos obstáculos e inconvenientes, el interés por la bici en España sigue una evolución positiva, ya sea como elemento de movilidad por las ciudades, como uso en actividades deportivas, de ocio y recientemente como elemento importante dentro del turismo. En este último apartado el cicloturismo se posiciona como uno de los sectores turísticos con más potencial, donde se espera que se pudiera multiplicar por hasta 7 los 1.620 millones de euros que se facturan anualmente en la actualidad⁶.

Según datos del 2017⁷, la cifra de usuarios de bicicleta en el país alcanzó los 19 millones, y si solo tenemos en cuenta el último año recogido, el número es de 3,5 millones de personas nuevas que usan la bici, datos muy esperanzadores y positivos para este sector. Este crecimiento está fuertemente ligado con la cada vez más fuerte concienciación ambiental, donde según este informe más del 85% de los usuarios utilizan la bici por este motivo. Si nos fijamos en los datos de venta de bicicletas, los números son claramente positivos y siguen una tendencia ascendente, ya que en España actualmente se venden 3.000 bicicletas al día, lo que supone una cifra de ventas que asciende a 1.623 millones de euros, casi un 5% más que en el año 2016.

Todos estos datos y cifras tienen su consecuencia en el cicloturismo, debido a que en la actualidad y cada vez en mayor número, los usuarios de estas bicicletas no abandonan sus

⁵ <https://www.desnivel.com/mas-actividades/cicloturismo/el-necesario-boom-del-cicloturismo/>

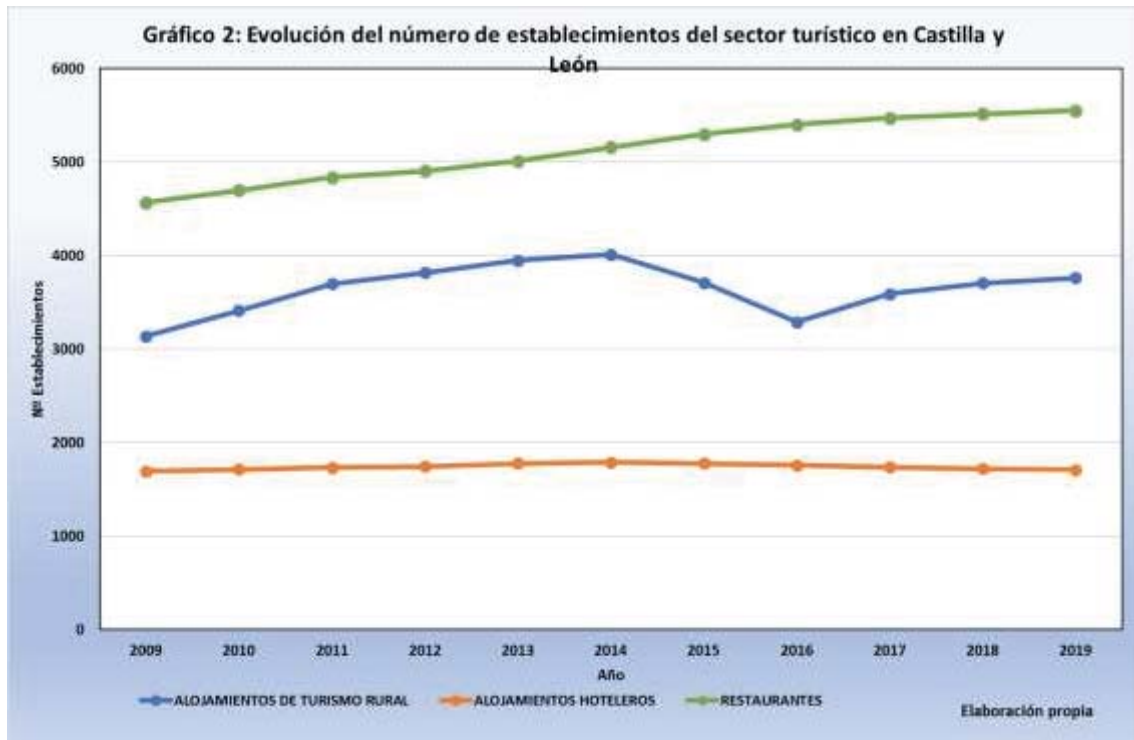
⁶ http://www.viasverdes.com/prensa/documentos/interes/Informe_Cicloturismo_2014.pdf

⁷ https://www.cerodosbe.com/es/viajeros/cicloturismo-aspira-multiplicar-por-siete-negocio_569615_102.html

bicis en casa cuando realizan sus viajes, sino que las usan también para realizar rutas y etapas como las Vías Verdes, buscando nuevas formas de ocio y deporte mientras realizan sus viajes y vacaciones. Esto conlleva a que las cifras del cicloturismo en España sean de 1.620 millones de euros anuales, una cifra que en términos europeos es de 44.000 millones⁸. Según el secretario general de AMBE (Asociación de Marcas y Bicicletas en España) “alcanzar las cifras que tienen países como Alemania o Francia actualmente (11.300 y 7.500 millones de euros respectivamente) no es tan descabellado y se tiene que marcar” como objetivo de futuro. Sin duda una meta compleja pero no imposible, ya que el potencial de España para cicloturismo es similar o incluso superior al de estos países europeos, pero para ello tiene que haber una concienciación e impulsos por parte de los organismo públicos y privados.

En España el turismo por excelencia ha sido siempre el de sol y playa. Sin embargo, este se encuentra en una fase de retroceso y de agotamiento, además de que los tipos de turismo de sol y playa en el que se incluye el turismo de borrachera y fiesta, están cada vez peor vistos por la población autóctona. En el caso de Castilla y León donde el turismo de sol y playa es imposible, se han tenido que buscar otras modalidades turísticas que se diferencien de otras comunidades y poder crear un producto original y llamativo, actualmente se está impulsando el turismo rural y natural, junto con el cultural, consecuencia de una apuesta por enseñar al mundo la variedad y calidad cultural y paisajística que la región puede ofrecer.

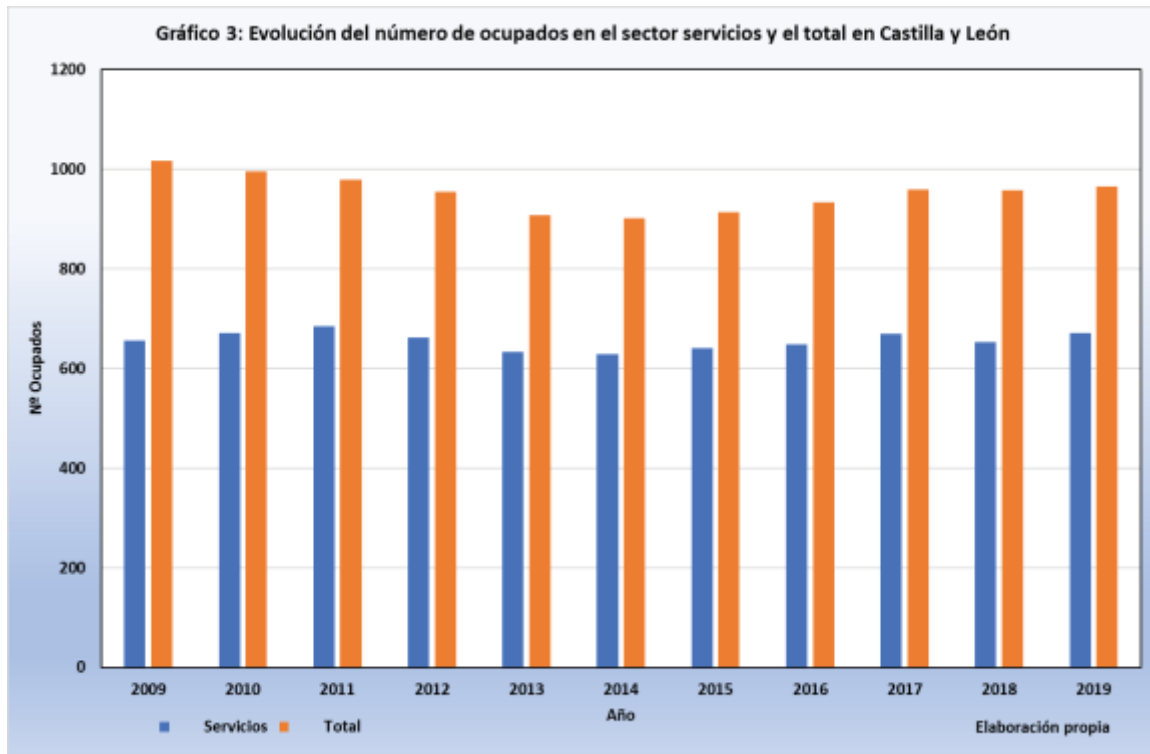
⁸ https://www.cerodosbe.com/es/viajeros/cicloturismo-aspira-multiplicar-por-siete-negocio_569615_102.html



FUENTE: Sistema de Información estadística de la Junta de Castilla y León (SIE)

Como bien muestra el *Gráfico 2*, la evolución del número de establecimientos en la comunidad de Castilla y León es ligeramente ascendente, destacando que el número de alojamientos rurales tuvo una pequeña crisis desde 2013 aunque ya se está recuperando gracias, en gran medida, a las ayudas para la apertura de este tipo de alojamientos. En el caso de la evolución de los alojamientos hoteleros la tendencia es estable, en gran medida debido a que la mayoría de estos alojamientos se encuentran en las capitales de provincia donde únicamente en casos concretos como pueden ser Valladolid, Burgos o Salamanca, donde el flujo de personas que van a congresos, reuniones, o actividades turísticas es más elevado. Por último, el número de restaurantes sí que sigue una línea creciente bastante clara, sobre todo, por el auge del turismo gastronómico que cada vez está más asentado y es un aspecto que diferencia unos lugares de otros.

Las provincias que más destacan en el número de alojamientos de turismo rural son las provincias de Ávila con 799 establecimientos registrados a comienzos del año 2019, seguida por las provincias de León y Salamanca, con 510 y 553 respectivamente. En cuanto a los establecimientos hoteleros, la provincia que lidera la lista es León con 382, seguida por Burgos y Salamanca (280 y 259). Por último. El número de restaurantes tiene grandes diferencias entre unas provincias y otras, donde León con 1.190 es la provincia con mayor número, y Soria con 301 es la última.



FUENTE: Instituto Nacional de Estadística (INE)

En cuanto al número de ocupados en el sector servicios en la comunidad de Castilla y León, destaca la gran importancia respecto al total que tiene este sector, donde ocupa casi las dos terceras partes de la población ocupada total, con 671.000 ocupados.

Este turismo cultural y natural, ha sido de gran ayuda en muchas localidades y espacios con problemas de despoblación, dando lugar y generando nuevos empleos en el sector de los servicios, donde en muchos casos se ha fijado población. Dentro de este tipo de turismo se incluye el que nos ocupa en este trabajo, el cicloturismo y más concretamente el de las Vías Verdes.

Este es uno de los programas que ha tenido más éxito en la actualidad, las Vías Verdes son infraestructuras autónomas destinadas al tráfico no motorizado que utilizan infraestructuras lineales fuera de servicio, como las plataformas ferrocarriles en desuso y los caminos de sirga de canales (LUENGO, 2001).

3.2 EUROVELO

EuroVelo es la red europea de rutas ciclistas, alberga una serie de 15 rutas ciclistas de larga distancia que atraviesa el continente europeo. Esta red está organizada y coordinada

por la Federación Europea de Ciclistas (ECF) que tiene como objetivo que todas las rutas estén completas y desarrolladas para el año 2020.

Aunque las rutas sean de largas distancias, llegando a los miles de kilómetros, esta red está pensada tanto para el disfrute de los cicloturistas que quieran realizar largos recorridos y pedalear a través de distintos países, como para los vecinos que tengan que realizar trayectos diarios y de ocio.

La red consta de 15 rutas ciclistas repartidas por todo el continente europeo:

RUTAS	NOMBRE	LONGITUD
Rutas Norte-Sur	1- Ruta Atlántica: North Cape-Sagres	8.168 km
	3- Ruta de los Peregrinos: Trondheim-Santiago de Compostela	5.122 km
	5- Vía Romea Francigena: Londres-Roma, Brindisi	3.900 km
	7- Ruta del Sol: North Cape-Malta	7.409 km
	9- Ruta del Báltico al Adriático: Gdansk-Pula	1.930 km
	11- Ruta de Europa del Este: North Cape-Atenas	5.984 km
	13- Ruta del Telón de Acero: Mar de Barents-Mar Negro	10.400 km
	5- Ruta del Rin: Andermatt-Hoek van Holland	1.320 km
	17- Ruta del Ródano: Andermatt-Mar Mediterráneo	1.115 km
Rutas Este-Oeste	2- Ruta de las capitales: Galway-Moscú	5.500 km
	4- Ruta Centroeuropea: Roscoff-Kiev	4.000 km
	6- Ruta del Atlántico al Mar Negro: Nantes-Constanta	4.448 km
	8- Ruta del Mediterráneo: Cádiz-Atenas y Chipre	5.888 km
Circuitos	10- Ruta del Mar Báltico	7.980 km
	12- Ruta del Mar del Norte	5.932 km
	Total de la red: Más de 70.000 km	

Fuente: <http://www.eurovelo.com/en>. Elaboración propia.

EuroVelo es uno de los programas más importantes dentro del panorama del cicloturismo europeo, ya que es una fuente de ingresos con un gran impacto económico: cada año se realizan en Europa unos 2.300 millones de viajes en bicicleta, lo que genera unos 44.000 millones de euros, según datos obtenidos por un estudio realizado por el parlamento europeo en el año 2012 (BODOR, et al. 2016). Esta red tiene una gran potencialidad

dentro del turismo, debido a que los viajeros que realizan este tipo de actividad suelen alojarse una o más noches durante su viaje, lo que genera un beneficio de 9.000 millones de euros anuales y fomenta la creación de empleo sobre todo en el sector servicios, además de considerar el empleo que se genera mientras se construyen y desarrollan estas rutas, y su posterior mantenimiento.

Sin embargo, España se sale un poco de este movimiento positivo de beneficio económico con el cicloturismo, debido a que en nuestro país las rutas EuroVelo están en desarrollo o en vías de desarrollo, lo que frena este crecimiento económico en el apartado del cicloturismo.

Cabe destacar que el uso de la bicicleta en Europa es muy diferente entre países. Algunos tienen una tradición ciclista, no solo deportiva, más larga e importante, y en otros esta tradición es casi inexistente. El barómetro europeo de 2013 sobre “Actitud de los europeos en material de movilidad urbana” comenta que de media en todos los países europeos un 49% de la población usa la bicicleta en mayor o menor frecuencia, sin embargo, los datos varían enormemente entre los países miembros, donde en primer lugar están los Países Bajos con casi un 90% de población que usa la bicicleta, y Chipre donde el porcentaje se sitúa en el 7%. Respecto a España las cifras son muy bajas, ocupa el antepenúltimo lugar en esta lista, donde la población que usa la bicicleta es de un 23%, y destaca que solo el 4% usa la bicicleta al menos una vez al día, dato que refleja la situación de la cantidad de población que usa la bicicleta como medio de transporte. (BODOR, et al. 2016)

Hay que tener en cuenta que España es un país con muy poca infraestructura ciclista, y donde se protege muy poco a las personas que usan este medio, lo que supone que estas cifras sean muy bajas respecto a otros países. (BODOR *et al.* 2016)

A continuación, se describen brevemente las rutas EuroVelo que tienen parte de su recorrido en la comunidad de Castilla y León, y que pueden ser un factor clave en la creación de nuevas rutas de Vías Verdes.



Fuente: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos>

a) EuroVelo 1

En Castilla y León existen dos tramos de la red EuroVelo, la ruta número 1 es una de las más importantes debido a que fue la pionera en comenzar esta red de rutas europeas. Recorre las costas atlánticas de diferentes países hasta llegar a España, y más concretamente, a cruzar la región de Castilla y León. En su paso por esta región cruza ciudades y espacios de gran entidad patrimonial y natural, como lo pueden ser las

ciudades de Burgos o Salamanca, o espacios de gran interés cultural como el Canal de Castilla.

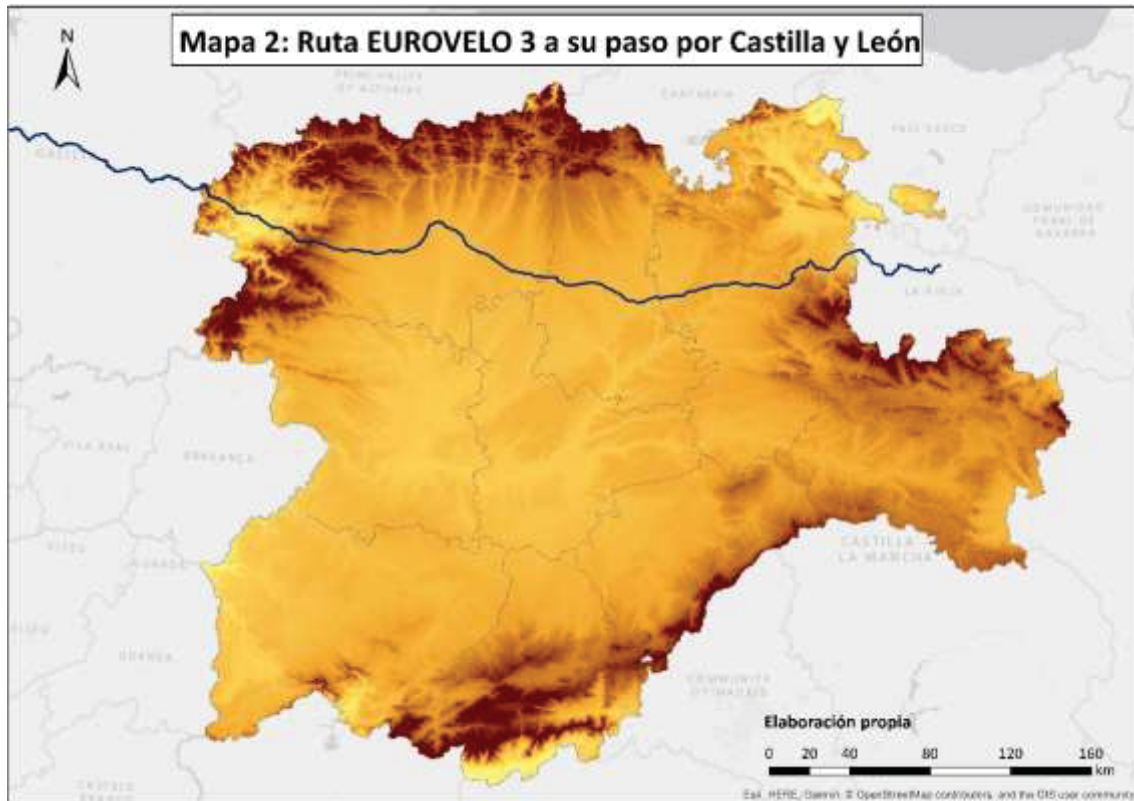
Aun con todos estos alicientes para crear una ruta cicloturista de gran interés y atracción, el tramo castellanoleonés de EuroVelo 1, está en una fase de desarrollo, lo que significa que no tiene todas las características que definen una ruta cicloturista europea, como la señalización, seguridad, accesibilidad... en definitiva obstáculos que interfieren entre los cicloturistas y la ruta.



FUENTE: eurovelo.com

b) EuroVelo 3

La segunda ruta que recorre Castilla y León es la ruta EuroVelo 3. La ruta de los peregrinos, como bien indica su nombre, coincide con el Camino de Santiago Francés. Solo con este enunciado no haría falta comentar el gran interés y atractivo que posee esta ruta cicloturista que cruza ciudades y municipios como Burgos, Frómista, León o Ponferrada a su paso por la región castellanoleonesa antes de enlazar el último tramo en tierras gallegas. Al igual que la ruta EuroVelo 1, el estado de la ruta de los peregrinos a su paso por España está en desarrollo.



FUENTE: eurovelo.com

En conclusión, se podría decir que estas rutas cicloturistas europeas podrían servir como un impulso más que importante para comenzar nuevos proyectos de rehabilitación de rutas naturales que sirvan como espacio de atracción turística deportiva y natural, debido a que estas rutas no tienen un recorrido en España, sino que cruzan diferentes países. Si se consiguiese unir los tramos españoles con rutas bien desarrolladas y cuidadas, incluso siendo Vías Verdes, el número de cicloturistas que realizan estos grandes recorridos ascenderían y supondrían un beneficio en los espacios que cruzan estas rutas⁹.

3.3 VÍAS VERDES: ANTECEDENTES

Como ya se ha comentado, el patrimonio ferroviario español actual es debido a que, desde los comienzos del ferrocarril en el año 1848, el crecimiento de la malla ha llegado a tener hasta una cifra superior de 13.000 kilómetros a comienzos del siglo XX. Cabe destacar que algunos de estos proyectos de construcción no fueron exitosos, otros aún siguen vigentes, y otros ni si quiera se llevaron a cabo. Aun así, el patrimonio que ha llegado a nuestros días es digno de mención. Desde sus comienzos hasta las primeras décadas del siglo XX, se alcanzó una longitud de 18.000 kilómetros, un crecimiento más lento marcado por las constantes crisis, y conflictos bélicos, incluso supusieron que el tipo de

⁹ Pagina web EuroVelo: <http://www.eurovelo.com/en>

red fuese distinta a la de los países vecinos, marcado sobre todo por la diferencia entre el ancho de vía diferente por miedo a una nueva invasión francesa, como la que ocurrió entre el 1808 y el 1813. Esta característica ha repercutido gravemente en la actualidad, donde las conexiones vía tren con Francia se han dificultado y encarecido enormemente.

A partir de la segunda mitad del siglo XX y sobre todo en la década de los 60 y 70, el proceso de construcción de la red ferroviaria se vio frenado por la aparición del éxodo rural y el auge del transporte por carretera, y por último por la aparición del transporte aéreo, estos medios fueron sustituyendo poco a poco al transporte ferroviario. Todo este cambio conllevó que muchos de los proyectos que se estaban llevando a cabo y otros que estaban planeados se paralizaran, llegando al final de lo que se podría denominar el tren tradicional. Hay que tener en cuenta dos aspectos que supusieron el cierre de estos proyectos y la corta vida de otros que, sí se completaron, pero no obtuvieron la rentabilidad que se esperaba. En primer lugar, hay que destacar el retraso tecnológico de nuestro país en siglos anteriores, lo que supuso que el tren llegase muy tarde y comenzase de una manera mucho más lenta en comparación con otros países vecinos como podría ser Francia. El segundo aspecto ligado al primero es que los conflictos del siglo XX frenaron este crecimiento no solo en España, pero en nuestro país se notó más, ya que el ferrocarril todavía estaba en una fase inicial, a diferencia de Europa, donde el tren ya se había implantado muchos años atrás.

En conclusión, en nuestro país se han quedado en desuso un gran número de líneas ferroviarias, la mayor parte de ellas con gestión pública, y de las cuales se puede sacar una gran potencialidad si se destinan a otros fines diferentes a los que tenía originariamente. Hay que tener en cuenta que muchas de estas líneas están en desuso por diferentes motivos: muchas porque estaban ligadas al uso minero, un sector cada vez menos importante en España y con vías de desaparición por causas de la baja rentabilidad y el gran coste económico y ambiental. Sin embargo, estas antiguas líneas mineras, muchas de ellas situadas en espacios montañosos con gran interés natural, pueden ser una gran oferta turística a aquellas personas que busquen un viaje natural y alejado del tráfico motorizado. Otro de los aspectos a tener en cuenta sobre el abandono de las líneas ferroviarias, es que no solo se abandonan los raíles, sino todas las infraestructuras asociadas, como fábricas, talleres, estaciones, depósitos, puentes, ... muchas de ellas con una gran potencialidad turística y importante interés patrimonial.

Con todo esto llegamos al primer paso para el programa de Vías Verdes en España, la realización de un inventario de las líneas ferroviarias en desuso. El objetivo era el de conseguir un uso alternativo al que tenían estas líneas, pero intentando que fuesen exitosas y tuviesen un beneficio que repercutiese positivamente en la población. Para el proyecto de Vías Verdes intervinieron organismos como el del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, también la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha) establecieron que la Fundación de los Ferrocarriles Españoles elaborara este inventario. A estos organismos se les otorgó un presupuesto de 10 millones de pesetas (60.000 euros). Como resultado, este inventario recogió una longitud total de 5.764 kilómetros de trazado en desuso o abandonado, además este inventario sirvió como recogida de una gran cantidad de información sobre el estado de estas líneas y de su infraestructura adyacente, donde se recogieron una cantidad de 954 estaciones, 501 túneles y 1.070 puentes y viaductos. Poco a poco y con el paso del tiempo se fueron añadiendo más kilómetros de trazado y más número de inmuebles, llegando a tener una red de más de 8.000 kilómetros que no ofrecían ningún tipo de beneficio ni económico ni social. Además, al estar en un estado abandonado el mantenimiento era nulo, por lo que el riesgo de desaparición era muy elevado. En esta primera fase se llegó a este resultado, dividido por comunidades:

COMUNIDAD AUTÓNOMA	km	%	km/km2
Andalucía	1.626	24,3	18,6
Castilla y León	799	12	8,5
Aragón	726	10,9	15,2
Castilla la Mancha	643	9,6	8,1
Cataluña	471	7	14,8
Comunidad Valenciana	429	6,4	18,4
País Vasco	378	5,7	52,1
Comunidad de Madrid	313	4,7	39,1
Murcia	264	4	23,3
Extremadura	202	3	4,9
Navarra	200	3	19,2
Baleares	186	2,8	37,1
Asturias	173	2,6	16,4
Cantabria	144	2,2	27,2
Galicia	78	1,2	2,6
La Rioja	69	1	13,7

FUENTE: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. *Inventario de Líneas Ferroviarias en Desuso (1993)*

En esta tabla ya se puede observar son las comunidades con un mayor grado de potencialidad para tener vías verdes. Destaca la comunidad de Andalucía con una red ferroviaria en desuso o abandonada de más de 1.600 kilómetros, una gran diferencia respecto a la segunda con 800 kilómetros que es Castilla y León, la cual además de ser una comunidad que tiene una gran longitud de red abandonada tiene también un patrimonio natural y cultural muy rico, como comentaremos más profundamente en apartados posteriores. Hay que destacar también las comunidades donde la actividad minera ha sido muy intensa y existe un gran número de líneas de ferrocarril que cruzan cadenas montañosas con un gran valor natural y paisajístico, como son Asturias, Cantabria, País Vasco o la misma Castilla y León. (LUENGO, 2001). Tras este primer análisis de la situación, el programa Vías Verdes comienza su historia.

3.4 VÍAS VERDES: PRIMEROS PASOS Y CONSTRUCCIÓN DEL PROGRAMA

De este modo, a partir de 1993 estos antiguos trazados ferroviarios se están reconvirtiendo y asegurando para que puedan ser usados por viajeros, pero en vez de ser los viajeros que utilizaban este trazado mediante el tren, ahora lo usan cicloturistas, caminantes, senderistas y personas con movilidad reducida. Como bien explica la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en su libro, la gran ventaja de las vías verdes es que es un servicio universal, para todos los públicos y para todas las edades, ya que está destinado para que cualquier persona, ya sean turistas que quieran realizar una ruta senderista o ciclista mientras ven paisajes o monumentos, o bien para personas que quieren ir de un municipio a otro cercano sin tener el riesgo de caminar o ir en bici por una carretera, corriendo el riesgo de tener algún accidente¹⁰.

Pero para que este programa tenga éxito tienen que intervenir varios factores, ya que estamos hablando de un proceso de rehabilitación de vías férreas abandonadas, las cuales no tiene la misma entidad e importancia desde el punto de vista político, como lo puede tener la creación de una nueva línea de AVE o el mantenimiento y construcción de nuevas carreteras. Por ello, el programa Vías Verdes ve fundamentales dos factores; el primero es el de crear unas señas de identidad homogéneas, para definir estas líneas como un recurso novedoso y de calidad. Y, por otro lado, el importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos. Aunque en muchos casos las Vías Verdes han tenido un éxito inmediato, donde el uso por la población autóctona ha sido muy elevado, en otros casos hay colectivos ciudadanos que llevan mucho tiempo

¹⁰ Página web Vías Verdes: <http://www.viasverdes.com/>

exigiendo la creación de más Vías Verdes que de momento no llegan. Aunque la participación ciudadana esta, en la mayoría de casos garantizada, el problema es el del compromiso y esfuerzo de las instituciones y organismos que tienen que permitir y promover este programa.

Aunque puede dar la impresión de que se esté hablando de un camino rural o una vía pecuaria sin nada especial, existen elementos diferenciadores que caracterizan a las vías verdes. Sobre todo, porque como ya se sabe, están construidas sobre antiguas vías ferroviarias, estas no podían tener ni grandes desniveles, ni curvas cerradas, por lo que la posterior rehabilitación en vías verdes tiene las mismas características, lo que otorga a estas vías aspectos como el de la accesibilidad, la facilidad y la comodidad que permiten su uso a toda la población, incluso a las personas con movilidad reducida. Esto es un aspecto único y diferenciador sobre cualquier otro tipo de turismo natural y cultural. Otro carácter diferenciador de las vías pecuarias o caminos rurales es que está prohibido el uso de vehículos motorizados por las vías verdes, lo que añade la característica de seguridad, la cual es muy importante ya que como bien se ha visto en los estudios realizados por organismos europeos, uno de los aspectos negativos que ven los turistas extranjeros para realizar cicloturismo en nuestro país, es la falta de seguridad y protección hacia los ciclistas. Por lo que las vías verdes son una clara oferta de cicloturismo para los que buscan un turismo natural seguro.

Las Vías Verdes están claramente incluidas dentro del cicloturismo, y forman parte del turismo activo/deportivo y del turismo natural y cultural, pero en algunos artículos en los que hablan sobre Vías Verdes lo incluyen y lo califican como un tipo de ecoturismo o de turismo sostenible (MARTÍN, 2014), esto puede dejar varias dudas e incertidumbres si es acertada o no esta calificación, porque si bien es cierto que la finalidad de este programa es crear unas vías que no alteren más el medio de lo que lo alteró la construcción de las vías férreas, y sí que puede ayudar a reducir el uso del vehículo entre localidades cercanas al tener una posibilidad más sana y sostenible para el medio ambiente. Sin embargo, en una sociedad como la española, el uso de la bici es muy reducido, aunque parece que va creciendo poco a poco, y en muchos casos los turistas que utilizan estas vías verdes en bici o andando, la forma de llegar desde el lugar de origen de los turistas hasta la vía verde suele ser a través de vehículo propio, lo que impide ya que las vías verdes sean una forma ecológica de turismo.

Una vez conocido qué es el programa de vías verdes, donde está integrado y cuáles son los organismos que tienen que intervenir, hay que saber cuáles son los pasos para acondicionar y rehabilitar una vía verde desde un trazado ferroviario.

- El primer paso es el de elaborar un Estudio de Factibilidad en el que se compruebe que la creación de esa vía verde sea rentable, un aspecto clave porque no se puede permitir que una nueva inversión no tenga repercusiones beneficiosas y positivas en el entorno y en la población.
- El segundo paso es la creación del Proyecto de Construcción, este paso tiene que marcar los procesos de obra y construcción que tengan que ser necesarios, para tener un correcto acondicionamiento de la vía. Bien es cierto que en este caso no es necesario un estudio de impacto ambiental, lo que supone un ahorro de gastos, debido a que no es una obra nueva, sino una adecuación de una obra construida anteriormente, y donde en la mayoría de los casos supone una mejora ambiental, ya que se evita la destrucción, derrumbe o contaminación de las infraestructuras abandonadas anteriores. Para el acondicionamiento del firme y garantizar la accesibilidad universal para todos los público, se suele optar por la utilización de dos tipos de firmes que permitan incluso el uso de personas con movilidad reducida que use sillas de ruedas.

Dentro de este apartado de construcción se incluyen las obras que tengan que ver con la rehabilitación de las infraestructuras adyacentes al trazado ferroviario, como las estaciones, túneles o puentes. Es frecuente marcarse como objetivo que la adecuación de estas nuevas infraestructuras tenga una tipología similar a la originaria, ya que no se puede borrar el pasado histórico de las Vías Verdes con el patrimonio que ha dejado el tren.

Importante también es la correcta señalización de las Vías Verdes para evitar cualquier tipo de peligro. Y, por último, el aumento de la cubierta vegetal que rodea las vías, teniendo en cuenta las especies naturales de cada espacio y plantar nuevas especies que no sean invasoras y que afecten al paisaje ni al entorno.

Todo esto está marcado como objetivos principales durante el proceso de adecuación de las vías verdes, pero no hay que olvidar la parte económica, por lo que se marcó como límite de gasto que cada kilómetro de vía verde tuviera de media una inversión de 30.000 euros (LUENGO, 2001).

3.5 VÍAS VERDES: SITUACIÓN ACTUAL

Esta inversión ha dado como resultado la creación de un número de 126 Vías Verdes en España, con una longitud total de 2.800 kilómetros. Esto ha sido posible gracias a la inversión de 190 millones de euros en el acondicionamiento de las Vías Verdes. Pero este programa no ha acabado, todavía tiene una potencialidad enorme y la posibilidad de aumento de kilómetros y de la creación de nuevas rutas sigue en marcha. Este es el listado de todas las Vías Verdes en España por comunidad autónoma:

COMUNIDAD AUTONOMA	N.º	NOMBRE	LONGITUD	FECHA DE CREACIÓN
ANDALUCIA	1.	V.V. de Lucainena de las Torres	5 km	08.05.2014
	2.	V.V. FC. Guadix-Almendricos	78 km	18.05.2018
	3.	V.V. de la Sierra	36 km	04.08.2013
	4.	V.V. Entre Ríos	16,2 km	11.04.2014
	5.	V.V. Puerto Real - San Fernando	8,25 km	13.05.2014
	6.	V.V. Matagorda	3,6 km	13.05.2014
	7.	V.V. de la Campiña	91,38 km	13.05.2014
	8.	V.V. del Aceite	128 km	04.03.2016
	9.	V.V. de la Maquinilla	8 km	09.05.2014
	10.	V.V. Peñarroya-Pueblonuevo	3,2 km	09.06.2015
	11.	V.V. de la Minería	14,6 km	13.10.2016
	12.	V.V. Fuente Obejuna	4,5 km	17.05.2017
	13.	V.V. de Sierra Nevada	1,65 km	20.01.2015
	14.	V.V. del Guadiana	16,7 km	09.05.2014
	15.	V.V. del Litoral	48,7 km	09.05.2014
	16.	V.V. de Molinos del Agua	33,2 km	09.05.2014
	17.	V.V. del Guadalimar	15,3 km	09.05.2014

	18.	V.V. de Linares	6,6 km	07.08.2013
	19.	V.V. de Vadollano	6,7 km	09.05.2014
	20.	V.V. de Segura	27 km	05.12.2016
	21.	V.V. de Itálica	2,75 km	08.08.2013
	22.	V.V. de la Sierra Norte de Sevilla	18,7 km	07.05.2014
	23.	V.V. de El Ronquillo	9,2 km	08.08.2013
	24.	V.V. de Las Lagunas	11 km	14.03.2017
ARAGÓN	1.	V.V. del Canfranero	4,6 km	04.02.2016
	2.	V.V. de Ojos Negros II	92 km	09.08.2013
	3.	V.V. del Val del Zafán - Tramo Teruel	52,3 km	16.10.2015
	4.	V.V. de Tarazonica	26 km	11.09.2013
	5.	V.V. Corredor Oliver-Valdefierro	2,6 km	30.11.2015
	6.	V.V.FC. Santander-Mediterráneo. (Tramo.Jiloca)	9,1 km	25.10.2018
ASTURIAS	1.	V.V. de La Camocha	7,5 km	01.08.2013
	2.	V.V. de Fuso	7,8 km	01.08.2013
	3.	V.V. de la Senda del Oso	36 km	02.08.2013
	4.	V.V. del Tranqueru	1,2 km	02.08.2013
	5.	V.V. del Valle de Turón	14 km	02.08.2013
	6.	V.V. del Ferrocarril Estratégico	9 km	02.08.2013
	7.	V.V. del Valle de Loreda	3,6 km	02.08.2013
	8.	V.V. de Rioturbio	3 km	02.08.2013
	9.	V.V. del Eo	12 km	02.08.2013
ISLAS BALEARES	1.	Vía Verde Manacor - Artá	29 km	2.12.2014
CANTABRIA	1.	V.V. de Castro-Traslaviña	5,5 km	07.03.2016

	2.	V.V. del Pas	34 km	05.08.2013
	3.	V.V. del Piquillo	1,9 km	05.08.2013
	4.	V.V. de Dícido	1 km	21.03.2016
	5.	V.V. del Besaya	8 km	13.10.2016
CASTILLA Y LEÓN	1.	V.V. de la Sierra de la Demanda	54 km	02.08.2013
	2.	V.V. FC. Santander - Mediterráneo	129.7 km (total todos los tramos)	
	3.	V.V. de Laciana	7,2 km	07.08.2013
	4.	V.V. del Esla	11 km	07.08.2013
	5.	V.V. del Tren Burra	29,8 km	24.02.2017
	6.	V. V. Ruta de la Plata	20,2 km	13.10.2016
	7.	V.V. del Valle del Eresma	48 km	26.05.2014
	8.	V.V. del Moncayo	4 km	14.11.2016
	9.	V.V. de Tierra de Campos	4,5 km	09.08.2013
	10.	V.V. Tren Burra. Tramo Zaratán	3,2 km	27.11.2015
CASTILLA LA MANCHA	1.	V.V. de la Sierra de Alcaraz	74 km	30.07.2013
	2.	V.V. de Poblete	5,7 km	07.05.2015
	3.	V.V. Minas de San Quintín	1 km	04.02.2016
	4.	V.V. del Tajuña II	12,6 km	10.04.2015
	5.	V.V. de la Jara	52 km	09.08.2013
	6.	V.V. del Trenillo	26 km	14.07.2015
CATALUÑA	1.	V.V. del Llobregat	6,5 km	06.10.2016
	2.	V.V. del Nicolau	6,1 km	08.09.2015
	3.	V.V. del Vallès	1,5 km	03.03.2017
	4.	V.V. del Carrilet Olot - Girona	54 km	05.08.2013
	5.	V.V. del Carrilet Girona - Sant Feliù...	39 km	05.08.2013

	6.	V.V. del Ferro i del Carbó	15 km	05.08.2013
	7.	V.V. del Tren Pinxo	5,7 km	24.10.2018
	8.	V.V. del Val de Zafán - Terra Alta	23 km	09.08.2013
	9.	V.V. del Val del Zafán - Baix Ebre	26 km	23.06.2016
EXTREMADURA	1.	V.V. Vegas del Guadiana	56 km	04.08.2013
	2.	V.V. Mina La Jayona	20 km	29.03.2016
	3.	V.V. Monfragüe	17 km	03.06.2016
GALICIA	1.	V.V. del Eo	12 km	02.08.2013
LA RIOJA	1.	V.V. del Río Oja	28 km	07.08.2013
	2.	V.V. de Préjano	5 km	07.08.2013
	3.	V.V. del Cidacos	34 km	07.08.2013
	4.	V.V. de El Cortijo	3 km	07.08.2013
MADRID	1.	V.V. del Río Guadarrama	4,5 km	07.08.2013
	2.	V.V. del Tren de los 40 Días	14 km	07.08.2013
	3.	V.V. del Tajuña	49 km	07.08.2013
	4.	V.V. de la Gasolina	3,18 km	07.08.2013
MURCIA	1.	V.V. del Campo de Cartagena	53 km	31.08.2017
	2.	V.V. de Mazarrón	14 km	31.08.2017
	3.	V.V. del Noroeste	76,8 km	07.08.2013
	4.	V.V. Barrio de Peral	1,8 km	30.10.2015
	5.	V.V.del. FC. Guadix-Almendricos. (Almendricos.-Huércal-Overa)	23,57 km	05.04.2019
	6.	V.V. del Embarcadero del Hornillo	1 km	10.04.2019
NAVARRA	1.	V.V. del Fc Vasco - Navarro	101,5 km	21.12.2015
	2.	V.V. del Irati	6 km	08.08.2013
	3.	V.V. del Plazaola	54 km	08.08.2013

	4.	V.V. del Bidasoa	42 km	08.08.2013
	5.	V.V. de Tarazonica	26 km	11.09.2013
COMUNIDAD VALENCIANA	1.	V.V. de Dénia	6 km	01.01.2013
	2.	V.V. de Alcoi	10 km	30.07.2013
	3.	V.V. del Maigmó	22 km	30.07.2013
	4.	V.V. de Torrevieja	6,7 km	30.07.2013
	5.	V.V. del Xixarra	15 km	30.07.2013
	6.	V.V. de Ibi	1,5 km	30.10.2015
	7.	V.V. del Mar	5,7 km	09.01.2014
	8.	V.V. de Ojos Negros	67,7 km	05.08.2013
	9.	V.V. de la Safor	7 km	09.08.2013
	10.	V.V. de Xurra	15 km	09.08.2013
	11.	V.V. de Lliria	6 km	23.02.2017
PAIS VASCO	1.	V.V. del Fc Vasco - Navarro	101,5 km	21.12.2015
	2.	V.V. de Kadagua	5,1 km	26.04.2017
	3.	V.V. de Arditurri	12 km	05.08.2013
	4.	V.V. del Urola	22,5 km	06.08.2013
	5.	V.V. del Mutiloa-Ormaiztegi	4,5 km	06.08.2013
	6.	V.V. del Plazaola-Leitzarlan	54 km	06.08.2013
	7.	V.V. del Bidasoa	42 km	08.08.2013
	8.	V.V. del Fc Vasco - Navarro. Tramo Guipúzcoa	26,3 km	27.02.2017
	9.	V.V. de los Ferrocarriles Vascongados	13,6 km	30.03.2017
	10.	V.V. Túnel de Morlans	2 km	29.10.2018
	11.	V.V. de Arrazola	5 km	09.09.2013
	12.	V.V. de Atxuri	3,8 km	11.09.2013

	13.	V.V. de los Montes de Hierro	42,5 km	11.09.2013
	14.	V.V. Paseo de Itsaslur	2,2 km	11.09.2013
	15.	V. V. de La Orkonera	3,7 km	11.07.2016
	16.	V.V. de Kadagua	5,1 km	26.04.2017

(Fuente: Itinerario Vías Verdes. Elaboración propia.)

La situación actual de las Vías Verdes en España se puede analizar observando el número de vías y su longitud total por cada comunidad autónoma, si bien es cierto que las comunidades son muy diferentes entre sí, ya sea por extensión, por capacidad económica, por falta de infraestructuras...etc. Pero se puede sacar en claro cuáles son las comunidades que han apostado más fuerte por este proyecto de cicloturismo y cuáles no.

Entre las comunidades que han apostado más fuerte por la construcción de una red de Vías Verdes destacan Andalucía y el País Vasco. Sobre todo, la comunidad de Andalucía es la que tiene un mayor peso y recorrido en el programa de Vías Verdes, llegando en la actualidad a poseer un total de 24 vías verdes repartidas por las diferentes provincias que llegan a casi 600 kilómetros de recorrido total. Si lo comparamos a nivel nacional, el 22% de las vías verdes se encuentran solo en una comunidad. Además, el proyecto vías verdes en Andalucía sigue muy activo, y se espera que el número de kilómetros destinados a esta actividad turística siga creciendo. Todo esto es debido al gran impulso que se le está dando al turismo, y dentro de él, al cicloturismo, por parte de las administraciones públicas en Andalucía, incluso en los nuevos planes de planificación turística de la comunidad se puede ver como dentro del presupuesto para planificación hay un apartado dirigido a seguir impulsando el desarrollo de las Vías Verdes, creando nuevas rutas.

En los nuevos planes que está creando la Junta de Andalucía como el PAB 2014-2020¹¹ se puede observar cómo se le está dando un valor importante a la necesidad de diversificar la oferta turística, ya que uno de los objetivos de este plan se encuentra el de incrementar el uso de la bicicleta en las actividades turísticas y deportivas.

En segundo lugar, destaca también el País Vasco, si bien es cierto que el número total de kilómetros de Vías Verdes es de 345,8, y está lejos de los casi 600 de la comunidad

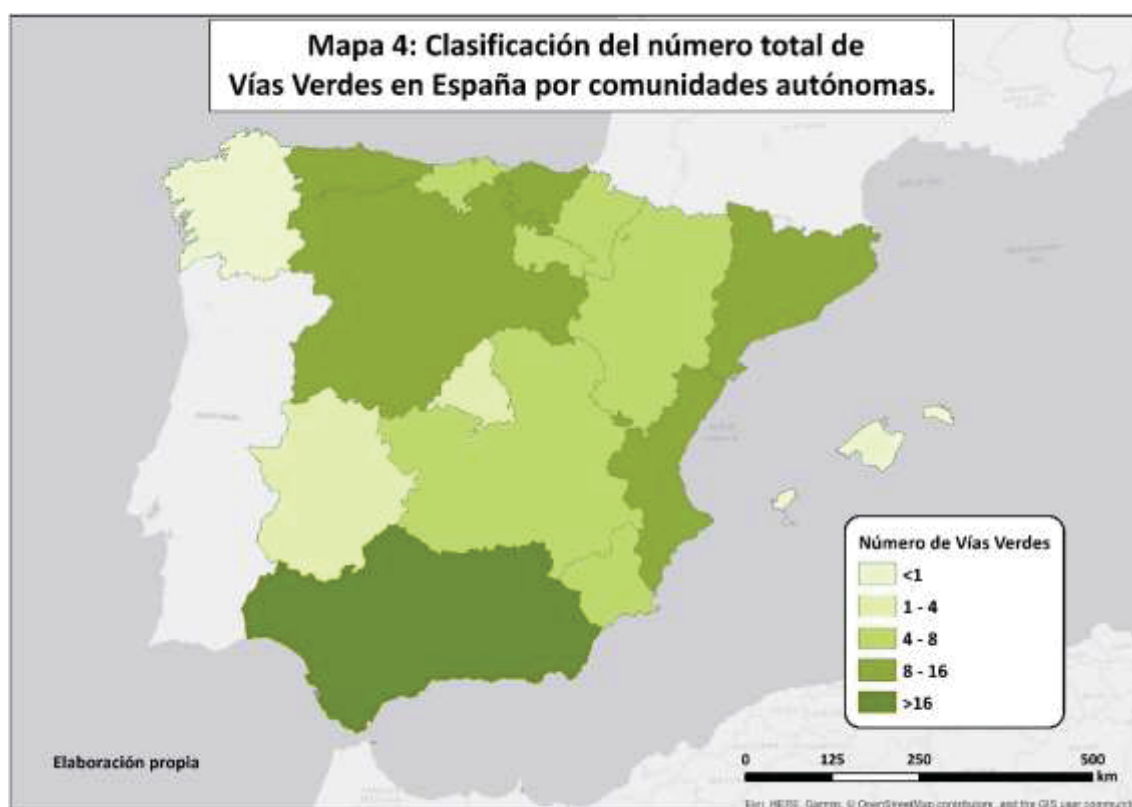
¹¹

https://ws147.juntadeandalucia.es/obraspublicasyvivienda/publicaciones/10%20TRANSPORTES/PAB_2014_2020/PAB_2014_2020.pdf

andaluza, hay que tener en cuenta que las superficies de ambas comunidades son muy diferentes, por lo que tienen más valor las 16 rutas de vías verdes que existen en la región vasca. Además, la cultura cicloturista está mucho más asentada en esta comunidad del norte de España, a lo que hay que sumarle un mayor interés por parte de las administraciones públicas para apoyar el turismo natural y cultural, en vez del turismo de sol y playa que abunda en nuestro país. Si juntamos estas dos comunidades, nos dan un total de 940 kilómetros de Vías Verdes, lo que supone que entre las dos alberguen el 35% del total nacional, con un total de 40 Vías Verdes de las 122 que hay en todo el país (el 32,8%). Esto nos muestra las grandes diferencias que existen en cuanto al tema del cicloturismo, y más concretamente de las Vías Verdes en España.

Luego existe un segundo grupo de comunidades que tienen también una red de Vías Verdes con cierta importancia, aunque ya muy alejadas de las dos regiones comentadas anteriormente. En este segundo grupo encontramos comunidades como; Comunidad Valenciana, Murcia, Castilla y León, Navarra, Cataluña, Castilla la Mancha y Aragón. Muchas de ellas con un gran potencial, pero que no están invirtiendo para seguir aumentando su red de Vías Verdes, y otras como la Valenciana que sí están apostando por una mejora en cuanto al cicloturismo, probablemente buscando alternativas de turismo alejadas del sol y playa que está en un proceso de obsolescencia.

Por último, están las comunidades cuya red de Vías Verdes es muy deficitaria o ni siquiera existe, como el caso de Galicia, Madrid, o las Islas Baleares, donde juntas no llegan al 4% del total nacional de kilómetros de recorrido.



4 DESARROLLO SOSTENIBLE Y CREACION DE EMPLEO EN LAS VIAS VERDES

El proyecto Vías Verdes actualmente no solo está centrado en la rehabilitación de vías férreas para convertirlas en caminos naturales libres del tráfico motorizado, también tienen otros subproyectos que están íntimamente ligados al de la construcción de las Vías Verdes, entre ellos y uno de los más importantes es el programa EMPLEAVERDE.

Creado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles en alianza con la Fundación Biodiversidad y cofinanciado por el Fondo Social Europeo, tiene como objetivo el de la mejora y creación de empleo en el medio rural, ya sea tanto para la concienciación medioambiental de las empresas que desarrollan su actividad alrededor de este recurso, o para los que van a crear nuevas empresas y empleo gracias a las Vías Verdes¹².

El análisis de como ha influido en el empleo la construcción de las Vías Verdes ha demostrado que el atractivo turístico de estos itinerarios no es estacional, lo que quiere decir que no existen picos excesivos en épocas de temporada alta, como si ocurre con el turismo de sol y playa en los meses de verano. Esto implica que el empleo que se crea para abastecer a los viajeros y turistas que usan las Vías Verdes sea un empleo para todo el año, evitando la contratación estacional de empleados, facilitando así la estabilización y asentamiento de los empleados en los lugares en los que trabajan.

Uno de los aspectos importantes es el de las inversiones que se realizan por parte de las administraciones públicas, esto permite incentivar y motivar a las empresas privadas para que se impliquen y participen en este programa de Vías Verdes. Todas estas acciones tienen como objetivo ultimo el de la generación de empleo en las áreas de influencia de las Vías Verdes, esta creación de infraestructuras también permite la aparición de nuevos servicios demandados por los usuarios, como alojamientos, restaurantes, talleres...

Existen muchas y variadas ideas de creación de empleo a través de las Vías Verdes en el entorno rural, entre ellas las que más destacan son las siguientes:

- Escuelas-taller, talleres de empleo y casas de oficio. En este caso como bien comenta el informe realizado sobre el yacimiento de empleo de las vías verdes, además del empleo generado durante la fase de rehabilitación de las infraestructuras ferroviarias,

¹² http://viasverdes.com/prensa/documentos/interes/libro_emplea_verde.pdf

también se consigue crear empleo estable en los equipamientos turísticos ligados a las Vías Verdes.

- Centros de interpretación y otros espacios museísticos. Ya sean en espacios rehabilitados, como viejas estaciones o naves ferroviarias, o nuevos edificios destinados a enseñar la historia del ferrocarril en nuestro país.
- Comercialización de productos turísticos sostenibles.
- Creación de empleo a través de iniciativas locales. Ya sean patrullas verdes que se encarguen de informar, indicar y proteger a los viajeros que usen las vías naturales, empresas que se vinculen con el programa Vías Verdes, empresas vinculadas al turismo activo y natural creando talleres de reparación de bicicletas, lugares de alquiler de bicicletas, nuevos alojamientos o restaurantes. Incluso proyectos de competiciones amateurs.
- Rehabilitación y mantenimiento de las antiguas infraestructuras ferroviarias.

Como se puede observar, la variedad y diversidad en la creación de empleo a través de las Vías Verdes es muy abundante. Sin embargo, hay que tener en cuenta según la región y el espacio en el que nos encontremos, cuáles son los proyectos e iniciativas que mejor encajen. Teniendo esto en cuenta el turismo asociado a las Vías Verdes puede ser una opción más que segura en cuanto a ayudar en los procesos de despoblación que asolan regiones como la de Castilla y León, aunque para que esto ocurra, la labor y esfuerzo no puede venir solo de una asociación, tiene que haber ayudas de las administraciones públicas (COLORADO, GIRÁLDEZ Y LUENGO, 2011).

5 LAS VIAS VERDES COMO DESARROLLO TURISTICO

Según informes realizados desde Europa, las vacaciones cuyo objetivo es el de realizar alguna actividad deportiva (bicicleta o senderismo entre otras muchas) son una tendencia que está creciendo y se prevé que lo seguirá haciendo en un futuro cercano¹³. España es uno de los países con más potencial en esta materia, sin embargo, no se encuentra ni en el Top3 de los países que más están potenciando este tipo de turismo. Aun así, se está viendo que el número de viajeros que realizan este tipo de turismo está ascendiendo considerablemente, así como también el gasto medio por persona, un aspecto importante para nuestro país, donde el sector turístico se está encaminando a ofrecer servicios con

¹³ <https://www.viasverdes.com/greenwaysproduct/pdf/Metodologia-creacion-producto-turistico.pdf>

todo incluido y muy baratos, destinados al comúnmente denominado turismo de masas. Por este motivo y por el de potenciar el turismo en las regiones con este sector menos desarrollado como podría ser Castilla y León, este tipo de turismo natural puede ser un punto de inflexión, además de conseguir retener y atraer población en las áreas rurales, dándoles la posibilidad de crear nuevas empresas que se dediquen al sector de la restauración, de alojamientos o de reparación de bicis entre otras muchas posibilidades, incluso la misma creación y mantenimiento de las Vías Verdes ofrece creación de empleo.

Por estos motivos la creación de producto turístico en torno a las Vías Verdes puede encajar perfectamente con las características y potencialidades que posee Castilla y León, pero para conseguir elaborar un producto turístico de relativa entidad es necesario seguir algunas líneas.

- Una de las líneas es la de consolidar el producto actual de que disponemos, ya que en algunos casos no tiene la atracción turística que puedan tener otras ofertas, no se pueden abandonar, por lo que las tareas de promoción y atracción de turismo se tienen que llevar a cabo con más énfasis.
- Tener una amplia gama de instrumentos que faciliten la accesibilidad y visibilidad de las Vías Verdes a los viajeros que estén buscando este tipo de turismo, evitar que no solo cuando están realizando su viaje, también cuando lo estén planificando, tengan que superar los menos obstáculos posibles.
- Crear una red de Vías Verdes que este unificado, evitando la creación de tramos cortos y separados, consiguiendo un viaje más agradable para el viajero. Teniendo en cuenta el claro ejemplo de la vía verde del ferrocarril Santander-Mediterráneo en la que solo en la comunidad de Castilla y León existen 4 tramos separados, cabe pensar que, si se lograsen unificar creando un solo tramo, la facilidad y accesibilidad para el turista haría mucho más atractiva la ruta.
- Buscar sinergias con los distintos tipos de mercado, o lo que es lo mismo, aprovechar las Vías Verdes para la creación de empleos, ya sea creando nuevos establecimientos para dar servicios a los viajeros, rehabilitar y dar a conocer los puntos más importantes del patrimonio cultural, histórico, industrial, y sobre todo la infraestructura ferroviaria.

Aplicando estas líneas se puede crear un producto turístico en Castilla y León que ofrezca al turística todas las características que esté buscando cuando quiere realizar un viaje de turismo natural y deportivo.

Hay que tener en cuenta también qué es lo que busca mayoritariamente el cliente que realiza este turismo, para que los esfuerzos que se realicen de atracción turística no sean un gasto que no llegue a ningún lado ni tenga ninguna respuesta positiva. Para solucionar esta pregunta, el programa Vías Verdes tiene recogido en un informe cuales tienen que ser las necesidades más importantes para cubrir los requisitos mínimos¹⁴.

Entre ellas destacan la creación de alojamientos, teniendo en cuenta que estos alojamientos tengan que tener algunos aspectos especiales destinados a dar servicios a cicloturistas o senderistas, por estos motivos los alojamientos tienen que estar provistos de servicios como el de encontrarse en un entorno cercano al recorrido, tengan un espacio seguro para aparcar las bicis, posibilidad de lavar las bicis o el equipamiento que lleven los turistas, flexibilidad en el horario de salida y entrada, y la posibilidad de tener un taller o por lo menos algunos recambios básicos para reparar bicis.

La restauración también es uno de los servicios básicos que deben poseer las Vías Verdes, en ellos debe haber características como tener aparca bicis, tener opción para dar comida a los clientes que lleguen de manera imprevista y sin reserva, todo esto puede ser acompañado por el de ofrecer una gastronomía autóctona que refuerza al turismo.

Por último, debe haber una oferta de servicios que sirvan de soporte, transporte e información a los turistas. Para facilitar estos últimos servicios se debe apostar por una mejora de la competitividad y la llegada a nuevos mercados, sobre todo a partir de internet, darse visibilidad en estos medios, ya que hoy en día la mayoría de los viajeros buscan sus lugares de destino en las páginas web o en aplicaciones móviles. (BLÁZQUEZ *et al.*, 2014).

¹⁴ <https://www.viasverdes.com/greenwaysproduct/pdf/Metodologia-creacion-producto-turistico.pdf>

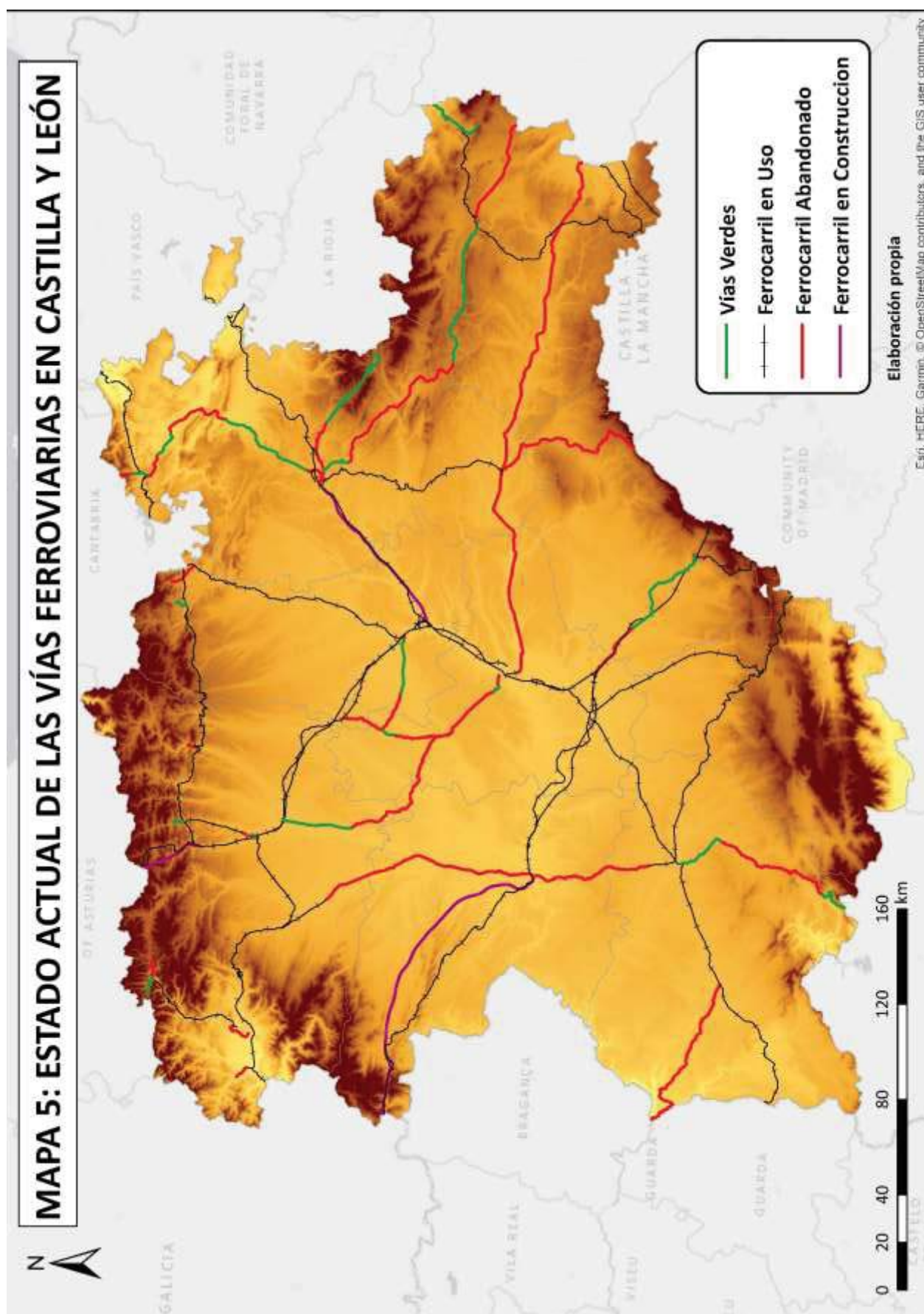
6 LAS VIAS VERDES DE CASTILLA Y LEON

6.1 ITINERARIO Y POTENCIALIDAD DE LAS VÍAS

Actualmente existen en Castilla y León un número total de 13 tramos de Vías Verdes repartidos por todas las provincias, excepto Ávila, como ya se ha ido comentando a lo largo de este trabajo, la potencialidad de las Vías Verdes en esta región es muy elevada, debido a la importante cantidad de kilómetros de vías ferroviarias abandonadas que no tienen ningún uso y podrían tener una repercusión positiva tanto económicamente como socialmente en su zona de influencia. A esto hay que añadirle la variedad y calidad paisajística y patrimonial de Castilla y León.

Con estos aspectos es fácil pensar que un aumento en el número de tramos de Vías Verdes, así como mejorar la calidad de los mismos podría incentivar un atractivo turístico que repercutiese en las localidades y en su población.

CASTILLA Y LEÓN	1.	V.V. de la Sierra de la Demanda	54 km	02.08.2013
	2.	V.V. FC. Santander - Mediterráneo	129.7 km (total todos los tramos)	
	3.	V.V. de Laciana	7,2 km	07.08.2013
	4.	V.V. del Esla	11 km	07.08.2013
	5.	V.V. del Tren Burra	29,8 km	24.02.2017
	6.	V. V. Ruta de la Plata	20,2 km	13.10.2016
	7.	V.V. del Valle del Eresma	48 km	26.05.2014
	8.	V.V. del Moncayo	4 km	14.11.2016
	9.	V.V. de Tierra de Campos	4,5 km	09.08.2013
	10.	V.V. Tren Burra. Tramo Zaratán	3,2 km	27.11.2015



Fuente: IDECYL

VÍA VERDE DE LA SIERRA DE LA DEMANDA: este camino natural tiene su origen en la actividad minera, donde en este espacio suroriental de la provincia de Burgos se desarrollaba una minera de extracción de hierro ya desde el siglo XV. Sin embargo, el transporte de este material hasta Burgos encarecía en gran medida al producto final, y por ello se construyó a finales del siglo XIX un tren minero por una compañía inglesa, que además compró también las minas del entorno (THE SIERRA LIMITED COMPANY). Este tren minero fue subvencionado por la Diputación de Burgos, ya que también se pensó que podría servir para el transporte de viajeros. Sin embargo, todas estas ideas y proyectos se limitaron a la construcción de un pequeño tramo de ferrocarril, debido a que, por diferentes motivos, como el de la aparición de mejores minas en el norte de la península, y por problemas internos de la empresa, provocaron el cierre de estas minas, y posteriormente pararon la construcción del tren. Aunque años después se intentó continuar su construcción, a mediados del siglo XIX la vía fue desmantelada definitivamente, dejando en la actualidad la Vía Verde de la Sierra de la Demanda y el hallazgo de los yacimientos de Atapuerca.

Esta Vía Verde construida en el año 2013, tiene un gran interés paisajístico y patrimonial durante todo su recorrido de 54 kilómetros, donde a lo largo del tramo se puede viajar al lado del Arlanzón, cruzando espacios arbóreos, sobre todo robles y pinares, y espacios de cultivo. Además, se pueden divisar durante el recorrido unos embalsamientos de agua que fueron consecuencia de la construcción del ferrocarril. Cabe destacar que el curso del tren por este espacio atravesaba un túnel, que, aunque ha sido inviable reconvertirlo para su uso como Vía Verde, es cierto que hubiese sido un añadido de atracción para esta vía verde, pero no hay que olvidar que uno de los objetivos de las Vías Verdes es el de la reconversión de estos antiguos trazados ferroviarios alterando lo más mínimo el entorno, y sin gastos innecesarios¹⁵.

¹⁵ <http://www.sierradelademanda.com/es/c/via-verde-de-la-sierra-de-la-demanda>)



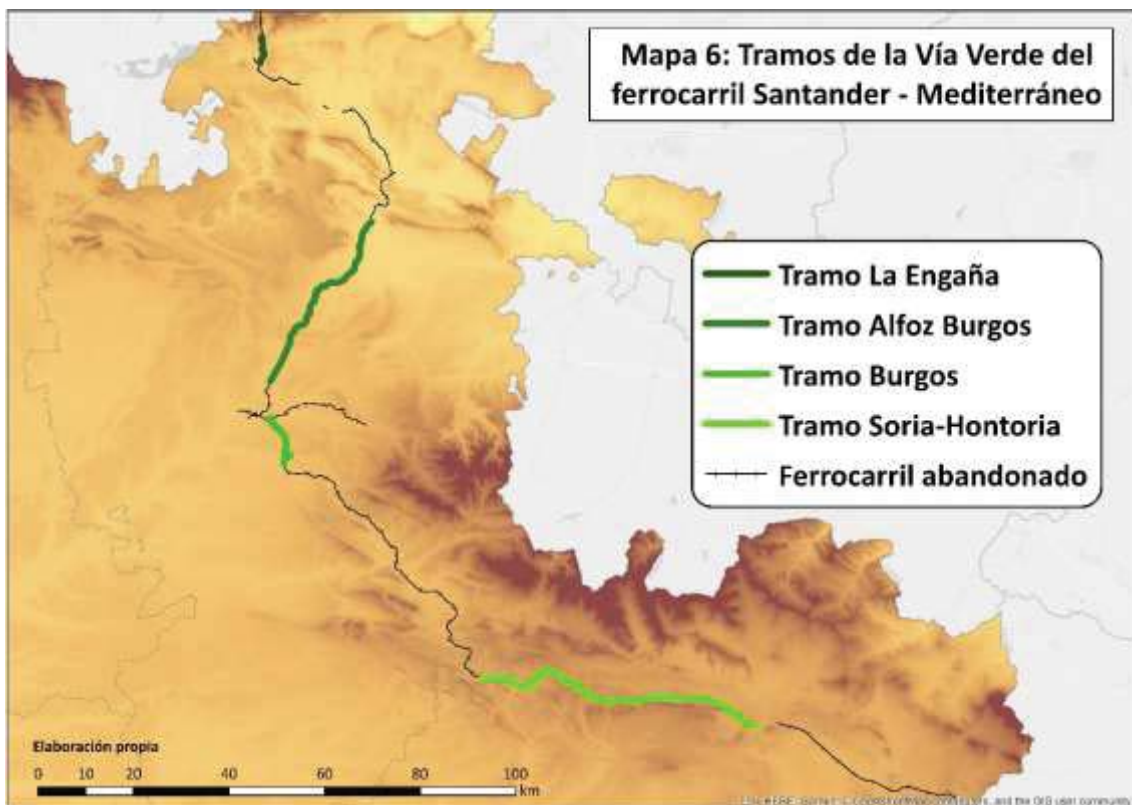
Vía Verde de La Sierra de la Demanda.

Fuente: <http://www.sierradelademanda.com/es/turismo/?idsec=156>

VÍA VERDE FERROCARRIL SANTANDER-MEDITERRÁNEO: El proyecto del ferrocarril Santander-Mediterráneo comenzó a principios del siglo XX y tenía como objetivo unir los puertos marítimos de Santander y Valencia, lo que serviría para dar rapidez al comercio que tuviese que cruzar la península, ya que un barco tardaría una semana en rodear y llegar a destino mientras que en tren tardaría solo unas horas en llegar de un puerto a otro. Sin embargo, a lo largo de la historia de este proyecto han surgido diversos impedimentos y obstáculos de todo tipo, pero sobre todo políticos. La construcción de este ferrocarril se dividió en fases y sectores, y durante algunos años y espacios, la construcción se llevó a cabo con relativa rapidez. Sin embargo, hubo otros tramos como el de Santander-Burgos que sufrió muchas complicaciones debido a la dificultad del terreno, que supuso un coste económico mucho mayor al esperado. Al final el proyecto fracasó, en gran medida porque muchos de los túneles que tenían que ser construidos, sobre todo en el tramo que cruzaba la cordillera cantábrica, se construyeron

de una manera muy deficitaria, intentando abaratar costes, pero esto solo llevó a que muchos de estos túneles se derrumbasen¹⁶.

En la actualidad, el ferrocarril Santander-Mediterráneo, tiene diversas situaciones según el sector que nos encontremos a su paso por Castilla y León. El proyecto de Vías Verdes para este ferrocarril tiene 4 tramos que cruzan las provincias de Burgos y Soria, con un recorrido total de 129,7 km. Esta Vía Verde, en consecuencia, de su largo recorrido, tiene en cada uno de sus tramos una variedad de características no solo naturales y paisajísticas, sino también culturales y patrimoniales, donde desde el paisaje de montaña de la cordillera cantábrica, con sus valles y túneles, pasa a un tramo donde la historia del Cid Campeador se mezcla con el antiguo trazado ferroviario. A todo esto, hay que añadirle la gran cantidad de patrimonio ferroviario, como antiguas estaciones o apeaderos. En la actualidad se tiene como objetivo juntar todos estos tramos y otros caminos naturales para formar una red de corredores verdes que junte Santander con el Puerto Sagunto.



Fuente: IDECYL

¹⁶ <http://euroferroviarios.net/index.php?module=Foros&func=viewtopic&topic=1483>

Haciendo una pequeña descripción de los tramos que se encuentran en la comunidad de Castilla y León podemos valorar el gran valor patrimonial que ofrecen dichas Vías Verdes:

- El primero de los tramos, si comenzamos desde el Norte, es el tramo de La Engaña, de tan solo 6 km, parte del pueblo de Santelices hasta el túnel de La Engaña, el túnel más grande de España sin contar los que se han realizado para las líneas de AVE, túnel que nunca fue usado debido a que era parte del ya comentado proyecto del ferrocarril Santander-Mediterráneo, donde este tramo nunca entró en funcionamiento. El tramo posee un gran valor natural debido a que se encuentra dentro de un valle con una variada naturaleza a su alrededor. Además, tiene el atractivo de poder ver la entrada de uno de los túneles más grandes del país, aunque por motivos de seguridad no se pueda entrar en él.



Vía Verde del primer tramo del FC Santander-Mediterráneo.

Fuente: <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/merindades/default.aspx>

- El segundo tramo es el La Bureba-Alfoz de Burgos, uno de los tramos construidos más recientemente y uno de los más largos, con 43,7 km. Este tramo tiene un gran valor patrimonial, tanto cultural ya que pasa por localidades de gran entidad cultural

como lo puede ser Poza de la Sal, y también de gran valor natural y paisajístico, debido a que a lo largo de sus 43,7 km la Vía Verde circula por los valles que han ido formando los ríos sobre todo en el espacio de La Bureba.



Vía Verde FC Santander-Mediterráneo, segundo tramo La Bureba-Alfoz Burgos, a su paso por Poza de la Sal.

Fuente: <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/santander-mediterraneo/quintanilla-vivar/default.aspx>

- El tercer tramo es el que parte desde las afueras de la capital burgalesa, hasta la localidad de Cojóbar, con un recorrido total de 14 km, en el que podemos encontrar diferentes y variados paisajes, así como alguna infraestructura de gran entidad construida para el paso del ferrocarril y que ha sido rehabilitada para su uso como Vía Verde. Es el caso de un túnel que se encuentra en este tramo, de una longitud de 600 metros, lo que es un atractivo para cualquier viajero que quiera realizar este tramo.



Vía Verde del FC Santander-Mediterráneo a su paso por el municipio de Revilla del Campo, con señalización original del paso del tren.

Fuente: <https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/santander-mediterraneo/Cojobar/default.aspx>

- El cuarto y último tramo de la Vía Verde del ferrocarril Santander-Mediterráneo a su paso por Castilla y León lo encontramos entre las provincias de Burgos y Soria, con un recorrido de 66 km: el tramo parte desde Hontoria del Pinar hasta Soria. Un tramo que se encuentra cerca de numerosos espacios de gran interés natural como lo puede ser La Laguna Negra o el cañón del río Lobos. Además, se pueden encontrar también infraestructuras del ferrocarril rehabilitadas como una antigua estación que se ha convertido en un hotel en medio de la naturaleza



Vía Verde del FC Santander-Mediterráneo a su paso por Navaleno.

Fuente: <https://es.wikiloc.com/rutas-mountain-bike/via-verde-santander-mediterraneo-tramo-soria-hontoria-del-pinar-25121636/photo-16035302>

VIA VERDE LA LACIANA: Esta Vía Verde, construida en el año 2013, se encuentra en el norte de la provincia de León. Con solo un recorrido de 7.2 km entre los pueblos de Villablino y Caboalles de Arriba, el trazado cruza una serie de paisajes naturales de montaña mezclados con densos bosques. Recorrido que antiguamente cruzaban los trenes mineros cargados de carbón, pero que en la actualidad el gran coste de extracción de este material está haciendo inviable económicamente a esta actividad, por lo que todas las redes de ferrocarriles mineros están siendo abandonadas, algunas como estos tramos tienen la suerte de ser reconvertidos. Una de las características que hacen de esta Vía Verde una atracción para el viajero, es que se encuentra en una zona natural protegida¹⁷.

¹⁷ <https://siempredepasso.es/via-verde-de-laciana-y-el-centro-del-urogallo-leon>



Centro de interpretación en la Vía Verde de Laciana.

Fuente: <https://siempredepaso.es/via-verde-de-laciana-y-el-centro-del-urogallo-leon>

Foto de Javier Prieto Gallego

VIA VERDE DEL ESLA: También en la provincia de León encontramos la Vía Verde del Esla, la cual circula entre las localidades de Valencia de Don Juan y Castrofuerte. Sus 11km de recorrido están cargados de una fuerte historia ferroviaria que se puede apreciar durante todo el trayecto. Esta vía es una de las pioneras del proyecto Vías Verdes, donde aún son visibles algunos aspectos que nos recuerdan que antes pasaba un tren, como una antigua estación, o algún almacén para esta actividad. Algunos edificios han tenido la suerte de ser rehabilitados, y son parte del museo al aire libre que forma esta Vía Verde, otros sin embargo no han tenido el mismo destino.

El recorrido además cruza campos de cultivo y espacios arbóreos, que por momentos crean arcos vegetales sobre la vía, creando un paisaje especial y muy atractivo, que combina perfectamente con el curso cercano del río Esla¹⁸.

¹⁸ <https://siempredepaso.es/la-via-verde-del-esla-ecos-del-ferrocarril-entre-castrofuerte-y-valencia-de-don-juan-leon>



Ciclistas en la Vía Verde del Esla entre Castrofuerte y Valencia de Don Juan.

Fuente: <https://siempredepasso.es/la-via-verde-del-esla-ecos-del-ferrocarril-entre-castrofuerte-y-valencia-de-don-juan-leon> Foto de Javier Prieto Gallego

VIA VERDE DEL TREN BURRA: El tramo más largo del denominado Tren Burra reconvertido en Vía Verde lo encontramos en la provincia de Palencia, con un recorrido total de 29,8 km más 4,3 km si le sumamos el tramo que pertenece al Canal de Castilla. Un recorrido que une los municipios desde Palencia hasta Castromocho.

Esta vía verde palentina es de gran entidad debido a que no solo tiene la historia del antiguo trazado del tren burra, sino que circula en las cercanías del Canal de Castilla, una de las obras de ingeniería más importantes del siglo XVIII, aunque en la actualidad su potencial turístico no está siendo explotado como en realidad se merece. Aun así, el patrimonio cultural mezclado del tren más el del Canal de Castilla, convierten esta Vía Verde en una de las más interesantes y atractivas para el sector turístico. Todo esto se une al también importante patrimonio natural que encontramos en este espacio, la vía

atraviesa los cultivos cerealistas de tierra de campos, además de recorrer las cercanías de la laguna de la Nava y de los humedales¹⁹.

VIA VERDE RUTA DE LA PLATA: Con un recorrido de 20,2 km, el camino natural Vía de la Plata transcurre por donde hasta finales de los años 80 circulaba el tren Plasencia-Astorga. Un recorrido marcado por los paisajes típicos de las dehesas, donde las explotaciones agrarias de tipo extensivo dejan un espacio donde conviven los cultivos con especies arbóreas, sobre todo de *Quercus Ilex*, donde a medida que se avanza en el tramo, las encinas se van haciendo más densas y se van apoderando del paisaje. Al igual que en todas las Vías Verdes, se pueden divisar durante el trayecto algunos restos que marcan que antes existía una línea ferroviaria, como algún apeadero que al no haber sido rehabilitado sirve como refugio para ganado, o algún semáforo que ahora sirve como indicación para los viajeros que circulen por esta vía.

Es importante tener en cuenta que la vía verde Ruta de la Plata es también un tramo que forma parte de la ruta EUROVELO 1, en el tramo que va desde Zamora a Zafra.

¹⁹ <https://siemprede paso.es/la-via-verde-del-esla-ecos-del-ferrocarril-entre-castrofuerte-y-valencia-de-don-juan-leon>



Vía Verde Ruta de la Plata.

Fuente: <http://www.tucumanaventura.com/blog/ruta-de-la-plata-la-via-verde/>

VIA VERDE DEL VALLE DEL ERESMA: Situada entre Segovia y la antigua estación de Yanguas de Eresma-Carbonero el Mayor, recorre uno de los tramos del antiguo ferrocarril Segovia-Medina del Campo. Posee un trazado total de 48 km, aunque la posibilidad de ampliación está muy presente y existen ideas para que se lleve a cabo.

Esta Vía Verde posee una gran belleza natural, debido a los diferentes paisajes que posee, entre los que destacan los bosques de ribera que acompañan al curso del río Eresma, y también el paso por algunas campiñas, campos de cultivo sobre todo cerealísticos, y paisajes forestales, donde predominan las especies arbóreas de encinares, alamedas y pinares. A esto hay que sumarle que, durante la reconversión de este trazado ferroviario en Vía Verde, también se rehabilitaron algunas infraestructuras que acompañaban y daban servicios al tren, como pueden ser antiguos puentes de hierro y algunos túneles que ahora han sido iluminados para los viajeros. Otro de los objetivos es también el de revitalizar

turísticamente los municipios que hay a su paso, dando a conocer el patrimonio cultural que poseen²⁰.



Cicloturistas en la Vía Verde del Valle del Eresma.

Fuente: <https://www.desnivel.com/excursionismo/en-la-via-verde-del-eresma-destruir-senales-o-vertir-residuos-estara-multado-con-hasta-1500-euros/>

VIA VERDE DEL MONCAYO: La segunda Vía Verde que transcurre por la provincia de Soria es la del Moncayo, de tan solo 4 km aunque está pensado realizar una ampliación que llegue hasta los 29 km. A pesar de su corto recorrido, este camino natural está marcado por el paso del antiguo recorrido de un tren minero. Esto se puede observar desde el comienzo de la vía, debido a que empieza en una antigua explotación minera abandonada y que actualmente ha sido reconvertida en un espacio de ocio al aire libre con un pequeño lago artificial.

Su ampliación está pensada para que la Vía Verde transcurra por los principales municipios sorianos, consiguiendo así que el patrimonio cultural y patrimonial se sume al natural, ya que la oferta paisajística es bastante amplia con diferentes praderías, pastos, bosques de rebollos y vegetación del páramo.

²⁰ <https://www.desnivel.com/excursionismo/en-la-via-verde-del-eresma-destruir-senales-o-vertir-residuos-estara-multado-con-hasta-1500-euros/>

VIA VERDE DEL TREN BURRA. TRAMO DE ZARATÁN.

En la provincia de Valladolid encontramos otra Vía Verde de gran interés histórico como lo es la del Esla, esta vez en las cercanías de la ciudad de Valladolid, en el municipio de Zaratán. Con un recorrido de 3 km encontramos la Vía Verde del tren burra, así denominada por su pasado, en el cual uno de los Ferrocarriles Secundarios de Castilla ascendía con gran lentitud al paramo de Villanubla. Esta lentitud incluso permitía a los viajeros del tren bajarse y continuar andando al lado del ferrocarril, que entonces eran denominadas “las chocolateras” por los ruidos que emitían las máquinas de vapor.

En la actualidad ya solo queda la sombra que dejaba el ferrocarril, donde las vías fueron abandonadas y han dado lugar a una vía para uso peatonal y ciclista, un corto recorrido que sirve para mantener viva la memoria de lo que en su momento fue uno de los ferrocarriles más conocidos de la comunidad.

Cabe destacar también en esta Vía Verde que se han incumplido algunos de las características de las Vías Verdes, ya que según se ha podido saber existen algunas construcciones como naves industriales que alteran los objetivos que tiene una Vía Verde en cuanto al patrimonio natural, sin duda estas naves han aparecido aprovechándose de estos caminos naturales²¹.

VIA VERDE DE TIERRA DE CAMPOS: Al igual que la Vía Verde del Tren Burra en Zaratán, esta se asienta sobre el antiguo trazado del tren burra a su paso por la tierra de campos vallisoletanas, entre los municipios de Cuenca de Campos y Villalón de Campos, también de corto recorrido, solo 4.5 km. Sin embargo, con un gran interés patrimonial, dada la amplia oferta de iglesias y ermitas.

²¹ <https://siemprede paso.es/todas-vias-verdes-castilla-leon-consejos>



Fuente: <https://www.elnortedecastilla.es/valladolid/201508/08/obras-verde-tren-burra-20150808183735.html>

***VIA VERDE MINA BARDAYA**

Esta última Vía Verde, localizada al este de la provincia de León cerca de la frontera con Palencia, es un caso aislado debido a que es una Vía Verde no acondicionada, lo que quiere decir que es una ruta transitable, pero carece de señalización y mantenimiento, además de que pueden existir problemas de discontinuidad.

Esta Vía Verde sigue el trazado de la antigua línea férrea del tren Hullero, cercana al cauce del río Torío. Con tan solo 4 kilómetros el recorrido parte desde la estación de Matallana de Torío hasta Villafeide, una ruta en la que se puede disfrutar de restos del patrimonio minero-industrial de la zona, además de un paisaje donde destaca la vega del río y masas forestales de robledales²².

²² <https://siemprepaso.es/todas-vias-verdes-castilla-leon-consejos>



Vía Verde Mina Bardaya en León.

Fuente: <https://siempredepaso.es/como-hacer-un-paseo-por-la-via-bardaya-leon>. Foto de Javier Prieto Gallego

En conclusión, la comunidad de Castilla y León tiene en su territorio un total de 10 Vías Verdes, de las cuales la del ferrocarril Santander-Mediterráneo tiene 4 tramos. Todas ellas suman un total de 311,6 km formando un recorrido que puede dar la impresión de ser bastante extenso y denso, pero nada más lejos de la realidad. La red actual de Vías Verdes en Castilla y León es muy deficitaria por diversos motivos: muchas de las Vías Verdes construidas tienen un recorrido muy corto, algunas no llegan a los 10 km, dentro de las cuales el potencial turístico es enorme, ya sea por su valor natural y paisajístico, como por su valor patrimonial y cultural. Sin embargo, no se han potenciado casi nada, además de que su recorrido es en muchos casos corto y deficitario, no se han promocionado todo lo bien que se debería, por lo que sin una actividad turística pujante la creación de nuevos establecimientos que abastezcan a los turistas no es posible.

Es en este aspecto de la promoción turística donde se tiene que dar un paso hacia adelante. Otra de las claves en las Vías Verdes castellanoleonesas es el de su escaso número,

teniendo en cuenta el enorme potencial de muchos tramos de ferrocarril abandonado que pueden ser rehabilitados como Vías Verdes.

6.2 PROBLEMAS Y CONFLICTOS CON LAS VÍAS VERDES

Existen algunos conflictos ligados a la construcción de las Vías Verdes. Es el caso de una línea ferroviaria que está en desuso, pero las condiciones de la vía son buenas y podrían ser utilizadas. Es aquí cuando entra el problema de si lo mejor en este caso es el de levantar y dismantelar estas vías para posteriormente construir una Vía Verde, o encontrar otro uso para estas vías, como podría ser el de elaborar un tren turístico, o incluso el de usar esas vías como testeo y pruebas para maquinaria nueva.

Estos casos suelen ser extraordinarios y se dan muy pocas veces, pero los casos en los que se dan son un problema para las administraciones públicas y para la asociación de Ferrocarriles Españoles, las cuales buscan el beneficio propio y proponen sus ideas, muy diferentes entre unos organismos y otros. En Castilla y León este tipo de conflicto se ha dado en casos como el que ocurre en los Arribes del Duero, donde la línea entre Pocinho y La Fregeneda lleva en desuso desde hace 25 años, y todavía no se le ha encontrado la mejor opción para reconvertirla dado que el espacio en el que se encuentra tiene un gran valor paisajístico y patrimonial, recientemente se pueden leer noticias que vaticinan una nueva conexión entre Salamanca y Oporto vía tren para dar servicio a los turistas que quieran visitar estos espacios²³.

Otro de los problemas que se pueden encontrar en la rehabilitación de las vías ferroviarias abandonadas son los problemas políticos y con las empresas privadas. Como ejemplo se podría poner el caso de la construcción de la autovía entre Valladolid y Soria, esta autovía está construida a tramos, por entre otros motivos la presión de las bodegas más importantes que no quieren ceder terrenos para que pueda ser construida la autovía. Este ejemplo se podría llevar al caso de las Vías Verdes, donde existen empresas que usan pequeños tramos de alguna línea férrea abandonada, para sus actividades, sobre todo para el transporte y movimiento de material, y no permitirían la creación de estas vías.

²³ <https://www.tecnohotelnews.com/2019/01/tren-del-duero-portugal/>

7 PROPUESTA DE NUEVAS VÍAS VERDES EN CASTILLA Y LEÓN

Siempre que se intenta rehabilitar una vía férrea abandonada o en desuso para crear un camino natural o una Vía Verde surgen diferentes dudas sobre si es la mejor opción, así como presiones de distinto ámbito, como si es dinero bien invertido o si se verá reflejado un beneficio en los espacios autóctonos. Muchos de estos comentarios tienen un fundamento, debido a que se han realizado procesos de rehabilitación de algunas vías férreas sin antes haber comprobado que su reconversión en otro uso iba a traer beneficios, y si todo el dinero gastado en su rehabilitación estaba justificado. Uno de los conflictos que más abundan cuando se empieza a hablar sobre dar un nuevo uso a una vía férrea abandonada, es el de si reconvertirla en una Vía Verde o la de crear un tren turístico, ya sea porque el entorno en el que se encuentra tiene un gran potencial y un atractivo turístico que podría ser mejor explotado con un tren turístico más que con una ruta cicloturista. En nuestra región existen casos de ambos tipos, con mayor o menor éxito. Como el del tren turístico de la Fregeneda, esta antigua vía abandonada estuvo a punto de reconvertirse en una vía verde dado que la vía férrea antigua estaba en desuso y no había previsto ningún plan para reconvertir ese espacio con un gran potencial paisajístico y patrimonial. Sin embargo, surgió la idea de crear un tren turístico que sirviese como un nuevo atractivo turístico para la zona.

Sin duda, la rehabilitación de una vía ferroviaria abandonada no es algo que se tenga que tomar a la ligera, hay que tener en cuenta el coste patrimonial que pueda suponer la rehabilitación, ya que no se puede olvidar que el tren en España tiene una historia y hay que poner en valor el patrimonio industrial ferroviario, por lo que el coste de rehabilitación de edificios como estaciones, naves o talleres es muy elevado, porque no es solo levantar las vías o acondicionarlas para que pueda funcionar un tren turístico. Es este, el motivo económico, uno de los obstáculos más importantes y que más problemas conlleva.

Con todo esto, puede que se piense que no merece la pena esta rehabilitación, y sin embargo, aspectos que se han comentado a lo largo de este trabajo, como el del auge del cicloturismo, la creación de empleo gracias al programa Vías Verdes o el importante atractivo turístico de nuestra región, hacen pensar que el modelo que han seguido algunas comunidades como el País Vasco o Andalucía durante los últimos años, donde su red de vías verdes ha aumentado significativamente, ha repercutido muy positivamente en el

sector turístico y ha revitalizado espacios rurales deprimidos, con creación de establecimientos y de empleo. Además, hay que tener en cuenta que en Castilla y León el número de vías férreas abandonadas y en desuso es muy elevado, donde algunas de ellas tienen un gran potencial para ser rehabilitadas, como se podrá ver a continuación.

Ante de comenzar con la propuesta sobre la creación de algunas Vías Verdes en Castilla y León, queremos destacar que se han buscado vías ferroviarias con un estado totalmente abandonado y en desuso, así como justificar su creación analizando el territorio a través de su potencial de patrimonio industrial ferroviario, natural y cultural, para crear Vías Verdes que puedan tener un beneficio en los espacios autóctonos, muchos de ellos rurales con problemas de despoblación, que necesitan crear empleo y nuevos servicios para no desaparecer en un futuro no tan lejano. Además, algunas de las Vías Verdes que se proponen en este trabajo han tenido algunos proyectos de rehabilitación o algún tipo de idea para dar un nuevo uso a las antiguas líneas, pero por conflictos entre organismos, por falta de medios, por presiones de grupos y asociaciones, o por otros motivos no han llegado a buen puerto y el estado de muchas vías es de un gran deterioro. Teniendo estos factores en cuenta se proponen a continuación algunas vías férreas que tendrían un gran potencial como Vía Verde.

a) Vía Verde Valladolid-Ariza

Al igual que el proyecto de unir el atlántico con el mediterráneo a través de un ferrocarril que uniese Santander con Puerto Sagunto, a finales del siglo XIX se elaboró también un proyecto que tenía como objetivo unir el oeste con el este de la península ibérica, a través del ferrocarril. Esta línea era propiedad de la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante), una vez realizada la línea y puesta en funcionamiento, su rentabilidad se vio cuestionada ya que no suponía los beneficios esperados para la magnitud de la obra que supuso. Es así como la línea Valladolid-Ariza fue relevada a un segundo plano por parte de la empresa. Durante los años de la guerra y la postguerra la inversión en mantenimiento y mejora de esta línea era muy escasa, por lo que poco a poco el estado de se fue deteriorando.

A partir de 1964 la línea pasó a ser propiedad de RENFE, sin embargo, tras un tiempo de negociaciones y diálogos para ponerse de acuerdo en cómo se tenía que modernizar y mejorar la línea, se llegó al punto definitivo en el que se cerró. Esto suponía una situación de crisis para los municipios y localidades que vivían del tren, por ello se realizaron numerosas movilizaciones, y se consiguió fue que la línea se reabriera, pero de una

manera mínima y sin propósito de mejorarla en el futuro, ya que la única intención de los organismos que tenían el control de esta línea era el de contentar a los alcaldes e ir dejando morir poco a poco esta línea. Con todos estos problemas el último viaje de transporte de viajeros se realizó en el año 1985, durante los 9 años posteriores siguió habiendo transporte de carga muy interrumpidamente.

Como el Ferrocarril Santander-Mediterráneo, este megaproyecto ferroviario ha durado muy poco en el tiempo, ha costado una importante pérdida de dinero y se ha visto envuelto en numerosos conflictos y problemas, dejando en la actualidad 295 km de vía férrea abandonada y en desuso²⁴.

Hoy en día existen varios grupos y asociaciones, entre ellas grupos de acción local, asociaciones como la Fundación de Ferrocarriles Españoles, que tienen varias ideas y proyectos destinados a rehabilitar esta vía férrea y otorgarle un uso para evitar que caiga en el olvido. Para la línea Valladolid-Ariza están recomendando que la última opción sea la del desmantelamiento progresivo de la vía y de sus instalaciones. Sin embargo, según noticias recientes, existen algunos tramos como en de la provincia de Soria donde el levantamiento ya se está produciendo. Poniendo sobre la mesa otros proyectos como el de la elaboración de un tren turístico, la práctica del bici-rail o incluso el del recorrido con “cangrejos” o vagonetas de tracción manual. Sin embargo, tras varios informes realizados para conocer el estado del recorrido se ha visto que en la mayoría de la línea no existen tramos de más de 5 km que estén en buen estado, lo que para la realización de un tren turístico o de cualquier proyecto que suponga la reforma total de las vías, sería una inversión faraónica y en absoluto rentable. A todo esto, hay que añadir que en varios tramos el expolio ha sido una actividad a tener en cuenta, lo que ha deteriorado más aun el estado de la línea.

Destacar también el denominado Tren del Vino, una propuesta conjunta entre Renfe y la diputación de Valladolid, la actividad consiste en una excursión de un día que comienza con un viaje en tren desde Madrid y la posterior visita de las distintas bodegas que se localizan en la ribera del Duero Vallisoletana. Esta actividad turística se engloba dentro del enoturismo²⁵.

²⁴ <http://euroferroviarios.net/index.php?module=Foros&func=viewtopic&topic=1432>

²⁵ <https://www.elmundo.es/viajes/espana/2019/04/25/5cbeff20fc6c83527a8b4627.html>

Una vez conocida brevemente la historia de la línea Valladolid-Ariza y los conflictos actuales sobre su rehabilitación con nuevos usos, surge la idea de que su rehabilitación como Vía Verde puede ser la mejor salida para darle a esta abandonada vía férrea un nuevo uso, existe la posibilidad de mantener los restos de la vía del ferrocarril y paralelamente crear una vía verde que siga el curso del antiguo ferrocarril Valladolid-Ariza. Esto quiere decir que en los tramos en los que la vía este muy deteriorada y el gasto para repararla sea demasiado elevado, se daría paso a su desmantelamiento y creación de la Vía Verde, por otro lado, en los tramos en los que el estado de la vía sea bueno o decente, se podría crear una Vía Verde paralela a la vía aprovechando caminos de servicio o espacios que no tengan ni uso agrícola o urbano. Con esto el resultado sería el de una Vía Verde con tramos en los que el viajero pueda circular al lado de la antigua vía férrea dándole un atractivo turístico y recordando el valor patrimonial ferroviario.

Hay muchos elementos que justificarían la creación de una Vía Verde en la antigua línea Valladolid-Ariza, uno de ellos es el gran valor patrimonial que existe en todo el recorrido. En cuanto al valor patrimonial ferroviario destacan las numerosas estaciones y apeaderos que existen a lo largo del recorrido y de las cuales muchas pueden ser rehabilitadas otorgándoles un nuevo uso, ya sea para alojamientos, hostelería o museístico. A lo largo de la línea existen un número total de 40 estaciones y apeaderos desde Valladolid hasta Ariza, la mayoría construidas al mismo tiempo que la vía, otras posteriores, sobre todo a partir de la década de los 70 como uso industrial.

El valor paisajístico también es de gran entidad y relevancia, debido a los diversos espacios por los que circula esta línea ferroviaria. Comenzando en Valladolid hasta Aranda de Duero, el valor de los viñedos, algunos de ellos con relevancia internacional con un valor y fama muy importantes, a esto hay que añadir tramos donde la vegetación es abundante como pequeñas masas forestales donde abundan los pinos, o la cercanía del río Duero, que acompaña a esta vía durante casi todo el trayecto. Una vez pasado el municipio de Aranda de Duero, el cultivo de viñedo se va difuminando a medida que la línea se acerca a la provincia soriana, donde los aspectos de un espacio más deprimido y más despoblado son notables, destacando espacios en los que existían campos de cultivo, ahora abandonados poco a poco ocupados por la vegetación autóctona.

Por otro lado, el valor patrimonial y cultural abunda durante todo el recorrido, destacando lugares de gran interés turístico desde el comienzo hasta el final. Comenzando por la provincia vallisoletana, con municipios de gran entidad como Valladolid, destacando sus

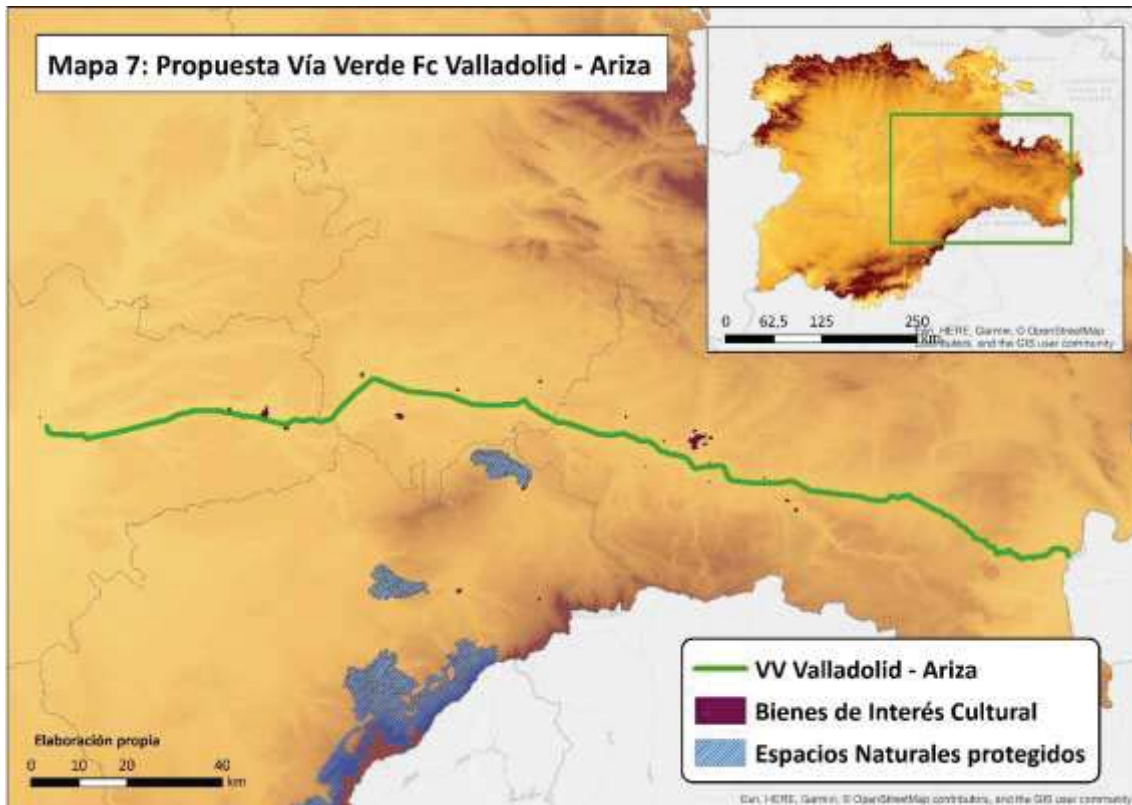
edificios monumentales históricos, pasando por municipios donde abundan ermitas, iglesias, puentes, monasterios... algunas reconvertidos en hoteles y restaurantes con gran prestigio y reconocimiento, destacan algunos como la Abadía de Retuerta, el municipio de Peñafiel con su castillo, o la bodega Arzuaga en Quintanilla de Onésimo. A su paso por la provincia de Burgos, destacan municipios con gran valor patrimonial cultural algunos como La Vid con su monasterio, Adrada de Haza con su casco histórico amurallado, pero sobre todo la localidad de Aranda de Duero, la capital de la comarca ribereña del Duero, donde desataca su tradición por el vino y la gastronomía, además de sus bodegas subterráneas y algunos de sus edificios históricos como la iglesia de Santa María o la iglesia de San Juan. Por último, la provincia soriana es el último tramo castellanoleonés de la línea Valladolid-Ariza antes de entrar en Aragón para terminar su última parada en la localidad de Ariza, en Soria destacan entre otros los municipios de San Esteban de Gormaz y Almazán.

Como se observa en esta descripción, la línea ferroviaria Valladolid-Ariza tiene un gran potencial de atracción turística, porque además de todo el valor patrimonial que posee, hay que destacar el gran número de localidades con variedad de servicios que pueden ser utilizadas para acoger a los cicloturistas y a todos los usuarios de la posible Vía Verde.

La construcción y rehabilitación de esta vía férrea como Vía Verde puede traer consecuencias muy positivas y beneficiosas para los espacios y la población por la que circularía, porque como ya se ha visto en apartados anteriores de este trabajo, el desarrollo turístico y la creación de empleo se vería aumentada, un factor muy importante en algunos espacios que intervienen en este proyecto, donde muchos de ellos sufren graves problemas de despoblación y envejecimiento, sobre todo en la provincia de Soria. Esta Vía Verde podría ser un pequeño impulso para intentar paliar este tipo de problemas, ya sea con la creación de empleo en el sector servicios ligados a la Vía, o para empleados en el mantenimiento y su construcción.

Uno de los factores a tener en cuenta en la construcción de esta vía verde es su longitud, en caso de que todo el recorrido se rehabilitase, ya que sería la ruta más larga de toda Castilla y León y supondría un coste demasiado elevado para un proyecto a corto plazo. Por ello, lo ideal será en una primera fase la rehabilitación de los tramos con un mayor potencial turístico, como podría ser el tramo Valladolid-Peñafiel, el tramo Aranda de Duero-La Vid o el tramo San Esteban de Gormaz-Almazán. Una vez realizados estos tramos se realizaría un estudio de rentabilidad para saber si la segunda fase en la que se

marcaría como objetivo el unir todos los tramos. Por último, la tercera fase que propongo sería la de ampliar esta Vía Verde Valladolid-Ariza con la unión del ferrocarril Norte-Madrid, que comenzaría en Aranda de Duero hasta el Macizo del Pico del Lobo-Cebollera, cruzando la provincia de Segovia. Un trazado de gran interés sobre todo en el ámbito paisajístico y natural, debido a que cruza el espacio natural de las Hoces del Riaza llegando a la Sierra del Guadarrama. El objetivo es crear un gran cordón verde destinado al cicloturismo y senderismo.



Fuente: IDECYL



Estado de las vías de la línea Valladolid-Ariza a su paso por Aranda de Duero. Fotografía: Iván Martínez Tejada.



Estado de las vías de la línea Valladolid-Ariza en las cercanías del municipio de Vadocondes. Fotografía: Iván Martínez Tejada.



Museo del Tren de Aranda de Duero. Fotografía: Iván Martínez Tejada.



Vía desmantelada en Aranda de Duero. Fotografía: Iván Martínez Tejada.



Estado de la vía antes de llegar al Museo del Tren en Aranda de Duero. Fotografía: Iván Martínez Tejada.

b) Vía Verde de Frómista

En la localidad palentina de Frómista se encuentra uno de los núcleos patrimoniales más infravalorados y menos aprovechados de toda la región, una localidad con un potencial turístico enorme que no está sabiendo o no tienen todos los apoyos para poder poner en valor toda su oferta. Una de las características que marcan este potencial es la unión del Camino de Santiago Francés y el Canal de Castilla, sin duda la ruta turística más famosa de España junto con una de las infraestructuras más arriesgadas de los siglos XVIII y XIX que ha dejado en la actualidad una posibilidad de crear una de las rutas naturales más importantes de Europa.

Solo con esos dos aspectos ya se podría justificar la creación de una ruta natural con el objetivo de atraer cicloturistas y senderistas, además de crear una vía libre de tráfico

motorizado para facilitar la comunicación entre los municipios cercanos para la población que quiera ir andando o paseando de un municipio a otro. A todo esto, hay que sumarle el patrimonio cultural que tiene la localidad de Frómista, un núcleo donde poder observar de primera mano el Románico palentino, con edificios como la Iglesia de San Martín de Tours construida en el siglo XI, o edificios góticos como la Iglesia de San Pedro.

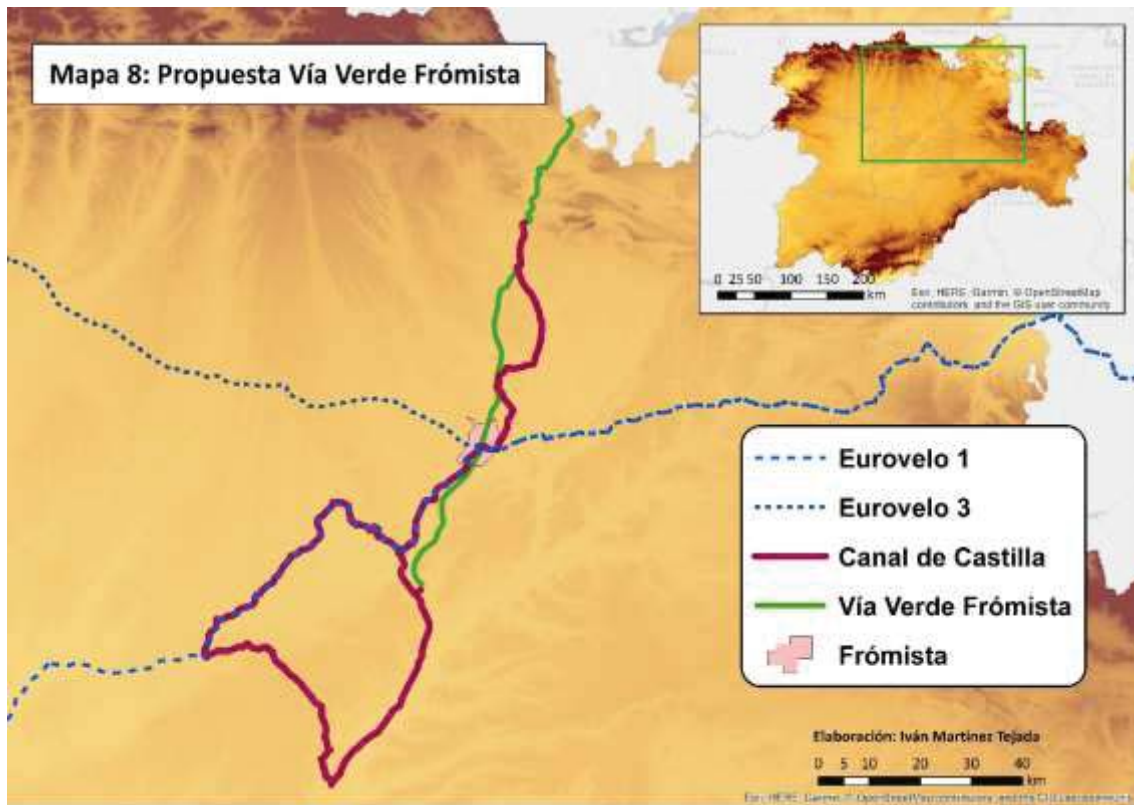
Por último, hay que sumar que en Frómista coinciden dos de las tres rutas EUROVELO que tienen parte de su recorrido en España, la ruta 1 del atlántico, y la ruta 3 del Camino de los Peregrinos. Como ya se ha comentado en el apartado de EUROVELO, estas dos rutas a su paso por España y más concretamente por Castilla y León, el estado es el de desarrollo o en construcción, un factor importante respecto a los tramos anteriores que llegan a España donde las rutas están completamente desarrollados y facilitadas para ser usadas. Un problema que se debería solucionar rápidamente para tener una atracción turística mucho mayor.

Todos estos elementos hacen de Frómista un espacio de gran potencial turístico que a lo largo de los últimos años ha buscado nuevas formas de atracción turística, como es el caso del tren turístico del Camino de Santiago, que circula desde Venta de Baños hasta Frómista, una idea que ha servido para recorrer parte del Camino de Santiago Portugués de un forma distinta y singular a la original²⁶. Dentro del cicloturismo existen también varias posibilidades para incentivar el turismo natural y deportivo en el entorno de esta localidad palentina, es el caso de completar las rutas EUROVELO creando unas rutas ciclistas como podrían ser las Vías Verdes, libres de tráfico motorizado para garantizar la seguridad de los viajeros y facilitar también la accesibilidad y atraer turismo extranjero. La segunda posibilidad sería la de elaborar una Vía Verde desde el norte al sur de la provincia de Palencia, teniendo como punto neurálgico la localidad de Frómista, esta vía seguiría la actual línea ferroviaria desde la cordillera Cantábrica hasta llegar a Frómista, donde a partir de ahí se podrían seguir dos variantes distintas: una sería seguir la ruta EUROVELO que recorre el ramal del Canal de Castilla que finaliza en Medina de Rioseco; y la segunda variante sería seguir el ramal sur del Canal de Castilla que finaliza en la ciudad de Valladolid.

Sin duda, todas estas posibilidades darían un atractivo turístico que ahora mismo no tiene este espacio, donde además se podría incentivar el cicloturismo en Castilla y León. El

²⁶ <https://www.fromista.com/#>

objetivo, al igual que con la Vías Verdes del ferrocarril Santander-Mediterráneo o de Valladolid-Ariza, sería el de crear un cordón verde conectado y de gran recorrido, que permita al viajero un sinfín de posibilidades para disfrutar del patrimonio natural y cultural de estos espacios.



Fuente: IDECYL



Ruta ciclista al lado de una de las esclusas del Canal de Castilla.

Fuente: https://elviajero.elpais.com/elviajero/2017/08/15/actualidad/1502787596_253663.html



Ruta ciclista con la señalización del Camino de Santiago a través de la ruta EuroVelo 1

Fuente: <https://www.mundicamino.com/tu-camino/el-camino-frances-a-traves-de-la-eurovelo-1/>

c) Vía Verde Ferrocarril Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo

Este es uno de los casos en el que el proyecto de rehabilitar esta antigua línea ferroviaria como Vía Verde u otorgarle un valor turístico como el de crear un tren turístico ha estado a punto de desarrollarse, pero por unos motivos u otros han quedado en la nada, y el estado de las vías y sus infraestructuras sigue en proceso de deterioro y desaparición.

El ferrocarril Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo es un pequeño ramal de tan solo 9 kilómetros ubicado a unos pocos kilómetros al este de la localidad leonesa de Ponferrada. Inaugurada en el año 1883 tenía previsto albergar un recorrido mucho mayor, pero este proyecto de ampliación quedó en nada y posteriormente fue entregada a RENFE después de la Guerra Civil, empresa de la que es propiedad en la actualidad, aunque ya solo quedan 2 kilómetros que son usados por una empresa cementera de la zona.

Una línea que dio gran número de beneficios sobre todo para las empresas cementeras de Villafranca y Cosmos (esta última es la que sigue funcionando) como se puede comprobar viendo que a esta línea se la denominaba comúnmente como el Tren del Oro. Pero con la llegada de la crisis de la minería en nuestro país, esta línea quedó en abandono y en el año 1984 dio su último uso como transporte de viajeros. En la actualidad se ha propuesto el uso de esta vía como tren turístico, incluso estuvo a punto de comenzar el proyecto, pero algunos problemas con Hacienda echaron el proyecto abajo²⁷, hasta dejarlo en la situación actual, que es de un deterioro enorme, poniendo en peligro el valor patrimonial industrial que posee esta vía minera, sin olvidar que el camino de Santiago pasa por las cercanías de esta posible ruta natural, lo que le otorga un plus en cuanto a valor patrimonial.

Además del valor patrimonial industrial de esta línea ferroviaria, hay que analizar su valor paisajístico, que posee la característica de encontrarse en un medio montañoso, donde los valles, las praderas y los bosques crean un espacio natural con un enorme atractivo turístico, añadiendo los espacios naturales que se encuentran en las cercanías como Las Medulas o La Sierra de los Ancares. Sin duda sería un destino perfecto para aquellos cicloturistas y viajeros que quisieran disfrutar de una ruta natural entre las montañas leonesas, además de poder disfrutar de un espacio por el que pasaba un antiguo tren minero. Sin embargo, las administraciones locales han rechazado completamente que se produzca un levantamiento de las vías para que pueda ser construida una Vía Verde, creen que sería un error debido a que puede que en algún momento estas vías puedan volver a

²⁷ <https://www.infobierzo.com/el-tren-de-toral-de-los-vados-a-villafranca-del-bierzo-el-ferrocarril-que-cumple-135-anos-en-el-olvido/405428/>

usarse. Mientras estas administraciones no hacen nada porque estas vías vuelvan a tener un uso ferroviario, la infraestructura sigue un proceso de continuo deterioro que llegará al límite de desaparecer y de ser olvidado.



Estado actual de las vías entre Toral de los Vados y Villafranca del Bierzo.

Fuente: Daniel Pérez Lanuza. <https://www.infobierzo.com/el-tren-de-toral-de-los-vados-a-villafranca-del-bierzo-el-ferrocarril-que-cumple-135-anos-en-el-olvido/405428/>



Fin de la línea en Villafranca del Bierzo, anteriormente con una estación que fue derruida.

Fuente: Daniel Pérez Lanuza. <https://www.infobierzo.com/el-tren-de-toral-de-los-vados-a-villafranca-del-bierzo-el-ferrocarril-que-cumple-135-anos-en-el-olvido/405428/>

d) Vía Verde Ponferrada-Villablino

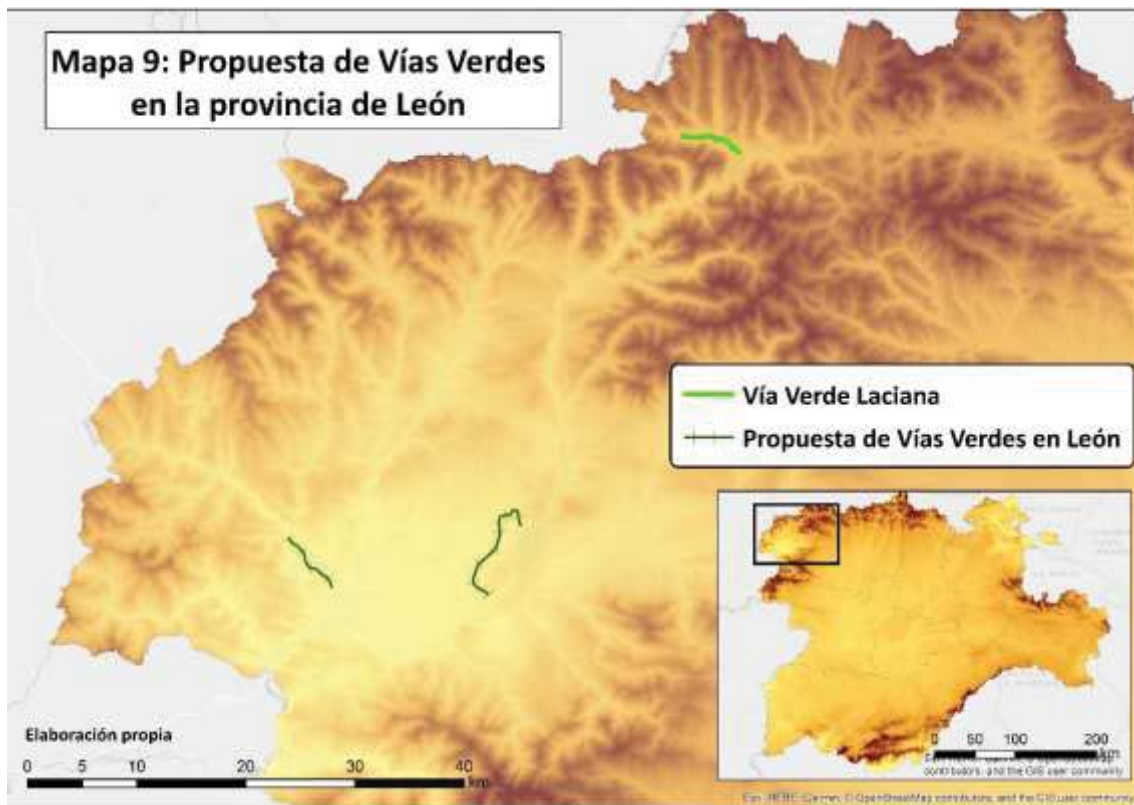
También en la provincia de León, el ferrocarril entre Ponferrada y Villablino recorría la comarca del Bierzo, con una línea que fue inaugurada en el año 1919 como resultado del impulso público que tuvo el abastecimiento de carbón para uso doméstico e industrial. Con un recorrido total de 63,7 kilómetros existían numerosas estaciones, apeaderos, túneles y puentes que han dejado en la actualidad una herencia patrimonial industrial muy rica. Sin embargo, como la mayoría de los trenes mineros, su vida útil acabó con la crisis del carbón en nuestro país en las últimas décadas del siglo XX, y fue así como el tren Ponferrada-Villablino hizo su último viaje en el año 1980²⁸.

En la actualidad el abandono de esta vía con un potencial turístico de gran entidad está haciendo que la Junta de Castilla y León esté buscando una salida para rehabilitar esta vía y darle un nuevo uso que reinvierta beneficios económicos y sociales en los municipios en los que se encuentra. Uno de los planes que más tiempo lleva en el aire es el de la

²⁸<https://www.infobierzo.com/el-tren-ponferrada-villablino-la-locomotora-del-esplendor-economico/278250/>

creación de un tren turístico, sin embargo, el estado de la vía se ve interrumpido por tramos muy deteriorados, incluso con puntos en los que ha habido derrumbes por el nulo mantenimiento. Es así como el gasto previsto en la construcción de un tren turístico está llevando a que, a esta antigua línea, que vivió momentos de esplendor, tenga un estado de abandono y de posible de desaparición.

Al igual que en otros casos, la línea Ponferrada-Villablino vive entre las ideas de las administraciones y organismo públicos que quieren fomentar un tren turístico, ya que lo ven como una manera de potenciar el turismo. Aunque la población apoya la creación de una Vía Verde, ya que tienen el ejemplo de la Vía Verde cercana de Laciana, de la cual disfrutaban ciclistas y senderistas, además de la población local que lo usa para dar paseos disfrutando del paisaje.



Fuente: IDECYL



Puente abandonado de la línea Ponferrada - Villablino.

Fuente: <https://www.infobierzo.com/reclaman-al-consejo-comarcal-del-bierzo-que-impulse-el-proyecto-para-convertir-el-trazado-del-ponfeblino-en-una-via-verde-para-ciclistas-y-senderistas/380414/>



Estado actual de las vías de la línea Ponferrada-Villablino

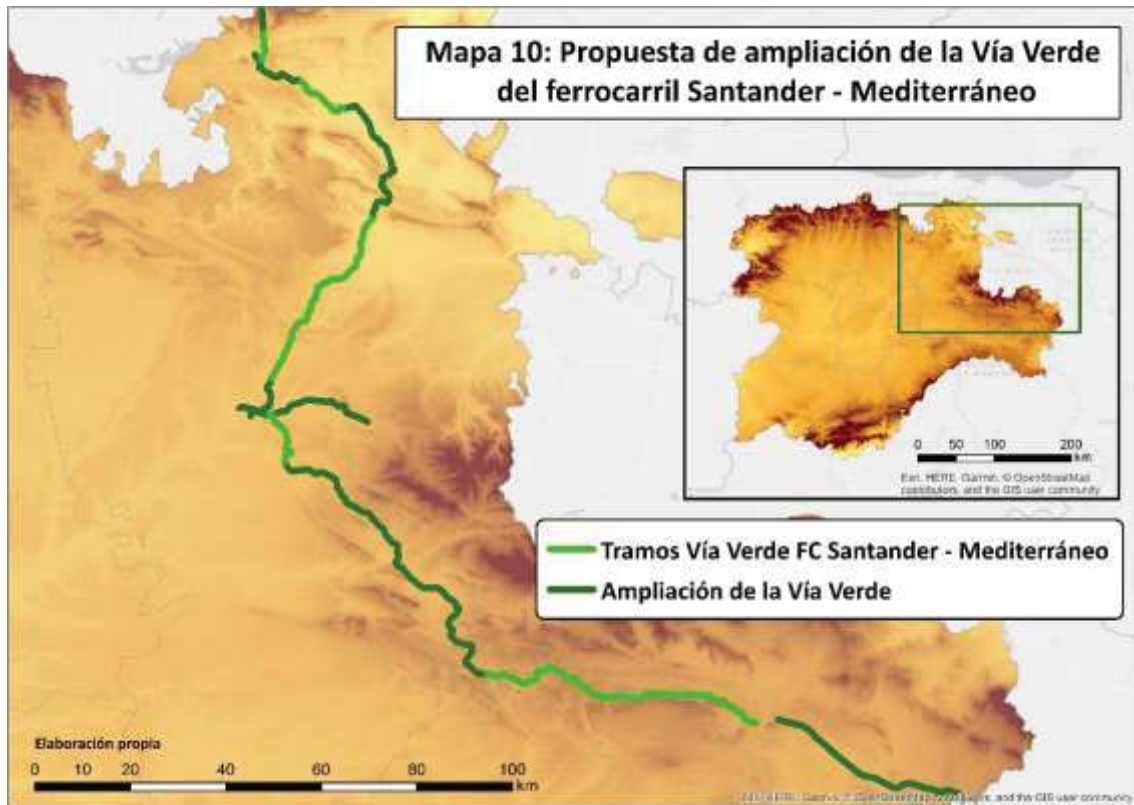
Fuente: https://www.diariodeleon.es/noticias/bierzo/via-antracita-retoma-defensa-via-verde-linea-ponfeblino_1278542.html

e) Ampliación de los Tramos de la Vía Verde Ferrocarril Santander-Mediterráneo

En el apartado de la situación actual de las Vías Verdes en Castilla y León se hace una descripción del estado y de las características de la Vía Verde del Ferrocarril Santander-Mediterráneo, en la que existe un problema por la discontinuidad de sus tramos lo que suponía una falta de conexión que no permite al viajero disfrutar plenamente de esta ruta natural. Por este motivo creemos que como propuesta la conexión de los tramos de esta Vía Verde podría servir para la creación de una gran Vía Verde que aumente el valor y su atracción turística, además de crear una posibilidad de unión entre los municipios dando la seguridad de que no existe tráfico motorizado.

El potencial patrimonial de este espacio, además de las diferentes variedades paisajísticas que se pueden encontrar durante todo el recorrido, se podrían valorar de una mejor manera si todos los tramos estuviesen conectados, comenzando desde el norte de Burgos donde los tramos que existen entre las montañas son de muy corto recorrido y discontinuos, debido a la dificultad que impone un relieve muy accidentado y el coste de rehabilitación sería un poco más elevado que para el resto de tramos, pero sin duda se verían beneficiados y repercutiría muy positivamente en los municipios locales, que están acusando graves problemas de despoblación, entre otros motivos por su desconexión con las vías de comunicación. Por ello, esta Vía Verde ayudaría también a la población local además de ser una oferta turística de gran interés, dos de los objetivos principales del programa Vías Verdes.

Existiría también la posibilidad de unir los tramos entre Burgos y Aranda de Duero, y en caso de que la Vía Verde del ferrocarril Valladolid-Ariza se efectuase, la red de rutas naturales sería mucho más densa y más accesible.



Fuente: IDECYL

f) Vía Verde Monfragüe-Astorga

En esta última propuesta quiero destacar la dificultad para tomar la decisión de incluirla por diferentes motivos. El primero de ellos, por las noticias²⁹³⁰ recientes sobre esta línea ferroviaria, debido a que la línea Monfragüe-Astorga fue aprobada para su reapertura a finales de 2017, debido a que llevaba cerrada y en desuso más de 30 años. Este tramo se encuentra dentro de la línea de la Ruta de la Plata que comenzó su servicio en 1896, sin embargo, tras varios años de conflictos entre los organismos públicos, sobre todo de la Junta y RENFE, la línea cerró. Tras esto, algunos ayuntamientos de las provincias occidentales de Castilla y León intentaron otorgarle el valor de tren turístico. Proyectos que quedaron en nada por motivos económicos, ya que el coste de rehabilitación de una línea con más de 120 años era demasiado alto.

²⁹ <https://www.tribunasalamanca.com/noticias/la-reapertura-de-la-linea-ferrea-astorga-plasencia-y-sus-servicios-en-zamora-y-salamanca-llega-al-congreso>

³⁰ <https://www.europapress.es/nacional/noticia-congreso-rechaza-reapertura-linea-ferroviaria-monfrague-astorga-20171129202015.html>

Este proceso de reapertura llegó hasta el Congreso, que lo desestimó a comienzos del año 2018, decidiendo que las vías se tenían que levantar y su reapertura no era posible³¹. Por lo que la situación actual es que el ferrocarril de la Ruta de la Plata está cerrado. Una noticia catastrofista para mejorar las comunicaciones de uno de los espacios con mayores problemas de conexión de todo el país, ya que el oeste de España, en el que se incluyen las provincias de León, Zamora y Salamanca están muy mal conectadas, sobre todo por el exagerado sistema radial que existe en España. Un problema que tiene su punto más extremo en la región de Extremadura, donde se encuentra posiblemente el tren más obsoleto de España, lo que conlleva una infinidad de problemas de seguridad, retrasos, gastos de reparación... debido a que en las pocas líneas de tren que hay activas se siguen usando traviesas creadas en el año 1886³², un situación a la que todavía no se le ha encontrado solución y donde los movimientos populares a través de protestas y manifestaciones son continuos y cada vez mas numerosos.

Este problema de conexión debería tener más jerarquía en cuanto a de darle un nuevo uso a esta línea ferroviaria abandonada, para conseguir una línea que uniese el oeste de la comunidad. Sin embargo, esta situación está lejos de producirse, y el estado de la vía ferroviaria sigue su proceso de deterioro, por lo que todo el patrimonio industrial ligado al tren se está perdiendo a pasos agigantados, mientras que los partidos políticos no se ponen de acuerdo sobre las medidas que hay que tomar de manera urgente.

El segundo de los motivos que nos han hecho dudar sobre incluir esta propuesta de rehabilitación en Vía Verde es el de los graves problemas de despoblación que sufren estas provincias, ya que incluso las capitales de provincia como pueden ser Salamanca o Zamora, están perdiendo población, y las localidades cercanas a la frontera portuguesa y a la comunidad de Extremadura estos procesos de envejecimiento y despoblación son mucho más acusados, por lo que la instalación de una Vía Verde no pueda servir para asentar población y crear empleo, haciendo que el coste de rehabilitación sea un gasto de dinero perdido.

Aun con estos problemas, el oeste de Castilla y León tiene un déficit en cuanto al número de Vías Verdes y de kilómetros de recorrido, esto se puede observar en el *Mapa 11* donde la parte este de la comunidad quedaría con una red mucho más densa y conectada si

³¹<https://www.laopiniondezamora.es/zamora/2018/10/03/reapertura-tren-zamora-salamanca-posible/1114130.html>

³²<https://www.elmundo.es/espana/2019/01/03/5c2cf6d6fc6c838c7d8b4663.html>

juntamos las Vías Verdes ya existentes con las propuestas, mientras que la parte oeste quedaría muy deficitaria. Sin embargo, las únicas dos posibilidades de crear alguna ruta natural en esta parte de la comunidad pasan por la rehabilitación de la Ruta de la Plata entre Monfragüe y Astorga, ya que la segunda opción en La Fregeneda queda descartada por el uso de un tren turístico.

En conclusión, son demasiados problemas políticos, sociales y económicos que frenarían cualquier idea o proyecto para evitar la pérdida de patrimonio industrial ferroviario.



Estado actual de las vías en un tramo de la línea de la Ruta de la Plata.

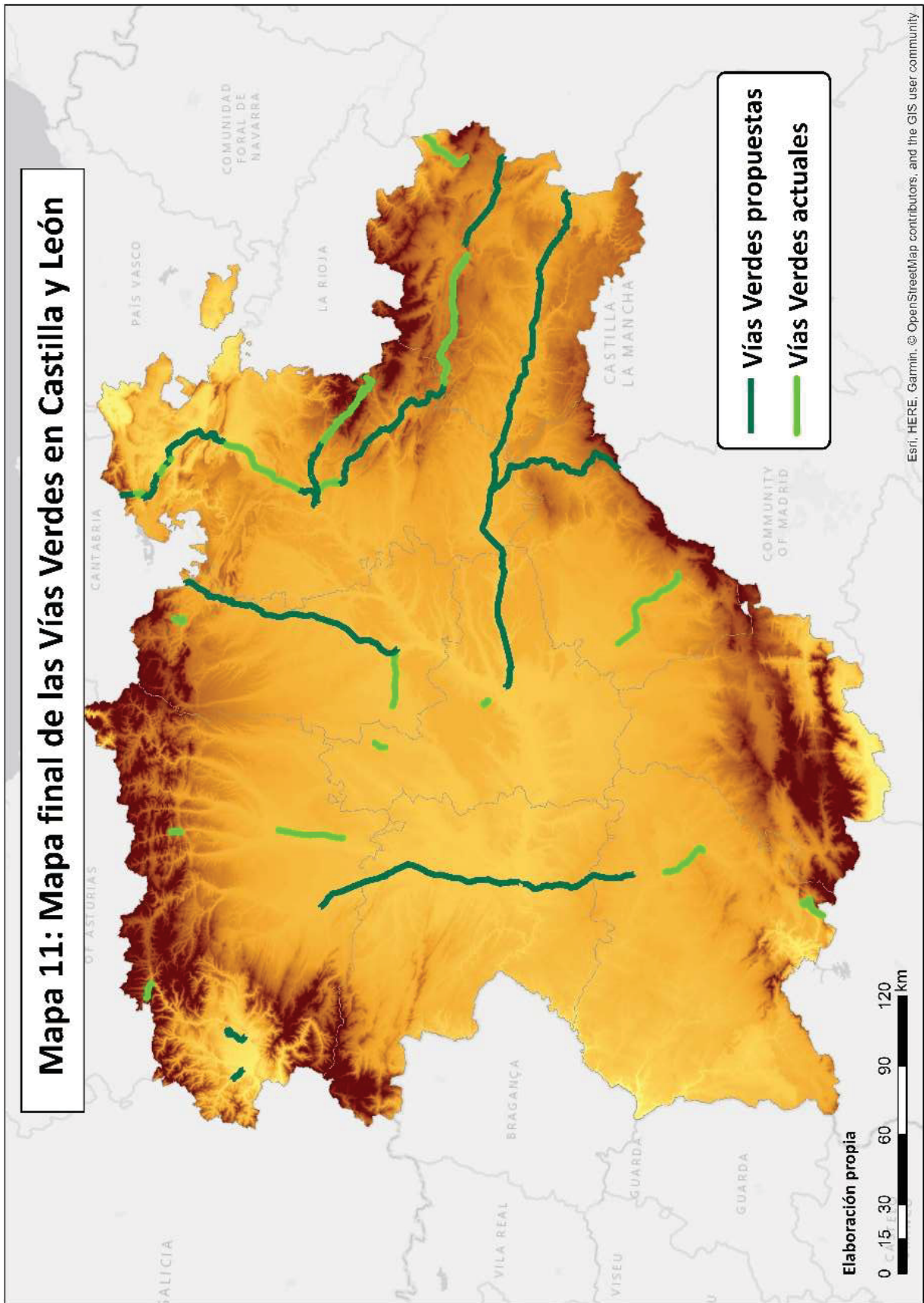
Fuente: <https://www.hoy.es/extremadura/congreso-aprueba-reapertura-20171201080311-nt.html>



Estado actual de las vías y la infraestructura ferroviaria de la línea Monfragüe-Astorga.

Tras esta serie de propuestas, la situación de la red de Vías Verdes en Castilla y León sería de las 10 rutas actuales más los dos nuevos recorridos en la provincia de León, más la ampliación de la Vía Verde del ferrocarril Santander-Mediterráneo uniendo sus tramos, más una posible creación de un circuito verde en el entorno del municipio de Frómista o de una Vía Verde más convencional. A todo esto, sumarle la posibilidad de otro recorrido en la antigua línea de la Ruta de la Plata, rehabilitación que sería más conflictiva que en otros lugares por las características y motivos ya comentados.

Con esta situación la red en Castilla y León sería mucho más densa y mejor conectada, lo que le añadiera un valor más elevado en cuanto a la atracción turística y a la mejora de las comunicaciones de la región.



Fuente: IDECYL

8 CONCLUSIONES Y VALORACION PERSONAL

Las Vías Verdes, junto con el patrimonio territorial de la comunidad de Castilla y León, poseen un potencial enorme para el desarrollo del turismo cultural. A esto hay que sumarle el auge del turismo natural y deportivo, sobre todo del cicloturismo, una tendencia muy asentada ya en algunos países europeos, sin embargo, en la mayoría de comunidades de España, en la que se incluye Castilla y León, esta tendencia se está quedando atrás y solo algunas comunidades autónomas están apostando por invertir y potenciar este turismo en su territorio.

Como se ha visto a lo largo de este trabajo, las Vías Verdes además de tener como objetivo otorgar un nuevo uso a las vías ferroviarias que están abandonadas para recuperar el patrimonio industrial ligado a la historia del tren, y evitar su destrucción, son un recurso que facilita la creación de empleo y el desarrollo turístico en las zonas de influencia en la que se asientan esta infraestructuras, donde las localidades que poseen estos itinerarios están haciendo frente a los problemas de envejecimiento y despoblación, problemas que están más acentuados en regiones como Castilla y León, donde la apuesta por incentivar y mejorar la red de Vías Verdes puede ser un soplo de aire fresco en muchos espacios deprimidos.



Esta posibilidad de conseguir crear un itinerario más accesible, denso y con repercusiones positivas en la población y su entorno, solo se pueden dar a cabo si los organismos, instituciones y grupos de acción local consiguen crear puntos de unión que posibiliten el

aprovechamiento del patrimonio territorial abandonado que existe en la comunidad de Castilla y León. Sin embargo, existen varios problemas como puede ser el gasto económico en la rehabilitación de algunos tramos muy deteriorados de vías ferroviarias, o conflictos políticos y sociales sobre si es mejor levantar las vías o repararlas para devolver el uso original del transporte en tren. Aun así, el programa Vías Verdes es una solución y busca siempre evitar que el patrimonio sea destruido, sino todo lo contrario, ponerlo en valor, rehabilitarlo y recuperarlo.

9 BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

- ADAM BODOR, ED LANCASTER, BEN MCELDFOWNEY y JESÚS FREIRE, (2016). *EUROVELO, la red europea de rutas ciclistas*. Dossier de prensa. Federación Europea de Ciclistas. <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2016/07/ES-Press-Kit-2016.pdf>
- ARANTXA HERNÁNDEZ COLORADO, NEREA AIZPURÚA GIRÁLDEZ Y CARMEN AYCART LUENGO, (2011). *Desarrollo sostenible y empleo en las Vías Verdes*. Gráficas La Paz.
- CARMEN AYCART LUENGO, (2001). *Vías Verdes, reutilización de ferrocarriles en desuso para movilidad sostenible, ocio y turismo*. Informes de la Constncción, Vol. 53 no 475, septiembre/octubre 2001. Pp 18-24
- JESÚS BLÁZQUEZ, JUAN SARRIÓN CARMEN, AYCART LUENGO Y ARANTXA HERNÁNDEZ COLORADO, (2014). *Metodología específica para la creación de producto turístico en torno a vías verdes*. Proyecto “Greenways producto”. <https://www.viasverdes.com/greenwaysproduct/pdf/Metodologia-creacion-producto-turistico.pdf>
- JULIO FERNANDEZ PORTELA Y CARLOS HUGO SORIA CÁCERES, (2013). *Ferrocarril, patrimonio y cultura vitivinícola en la ribera del Duero vallisoletana (Castilla y León, España)*. Cuadernos de Turismo, nº 32, (2013); pp. 89-113.
- JUNTA DE ANDALUCÍA, CONSEJERIA DE TURISMO Y DEPORTE. *Guía temática profesional. Cicloturismo*.
- MIGUEL GARCÍA MARTÍN, (2014). *Las líneas férreas desmanteladas en Andalucía: Diagnóstico para su uso como itinerarios no motorizados*. Observatorio Medioambiental vol. 17 299-324.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, SECRETARIA GENERAL TECNICA, (2002). *Guía de los caminos naturales en España*. V.A. Impresores, S.A.
- WESTON, R., DAVIES, N., LUMSDON, L., MCGRATH, P., PEETERS, P., EIJGELAAR, E., & PIKET, P. (2012). *The European Cycle Route Network EuroVelo*. <http://www.europarl.europa.eu/studies>

Fuentes:

- ConBici (Coordinadora en defensa de la bici)
<https://conbici.org/cicloturismo>
- Periódico El País
<https://elpais.com/>
- Revista digital Desnivel.com
<https://www.desnivel.com/>
- CERDOSBÉ
<https://www.cerodosbe.com/es>
- Instituto Nacional de Estadística (INE)
<https://www.ine.es/>
- Sistema de Información Estadística de la Junta de Castilla y León (SIE)
https://www.jcyl.es/sie/sas/broker?_PROGRAM=mddbpgm.v2.indexv2.scl&_SERVICE=saswebl&_DEBUG=0&menu=index
- Infraestructura de Datos Espaciales de la Junta de Castilla y León (IDECYL)
<https://cartografia.jcyl.es/web/jcyl/Cartografia/es/Plantilla100/1200034565424/ / />
- Página web de las Vías Verdes
<https://www.viasverdes.com/>
- Página web EuroVelo
<http://www.eurovelo.com/en>
- Página web de la Sierra de la Demanda
<http://www.sierradelademanda.com/es/c/via-verde-de-la-sierra-de-la-demanda>
- Blog Euroferroviarios
<http://euroferroviarios.net/index.php>
- Camino Natural Santander-Mediterráneo
<https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminos-naturales/sector-noroeste/santander-mediterraneo/default.aspx>
- Blog Siempre de Paso
<https://siempredepasso.es/>
- Periódico El Norte de Castilla
<https://www.elnortedecastilla.es/>

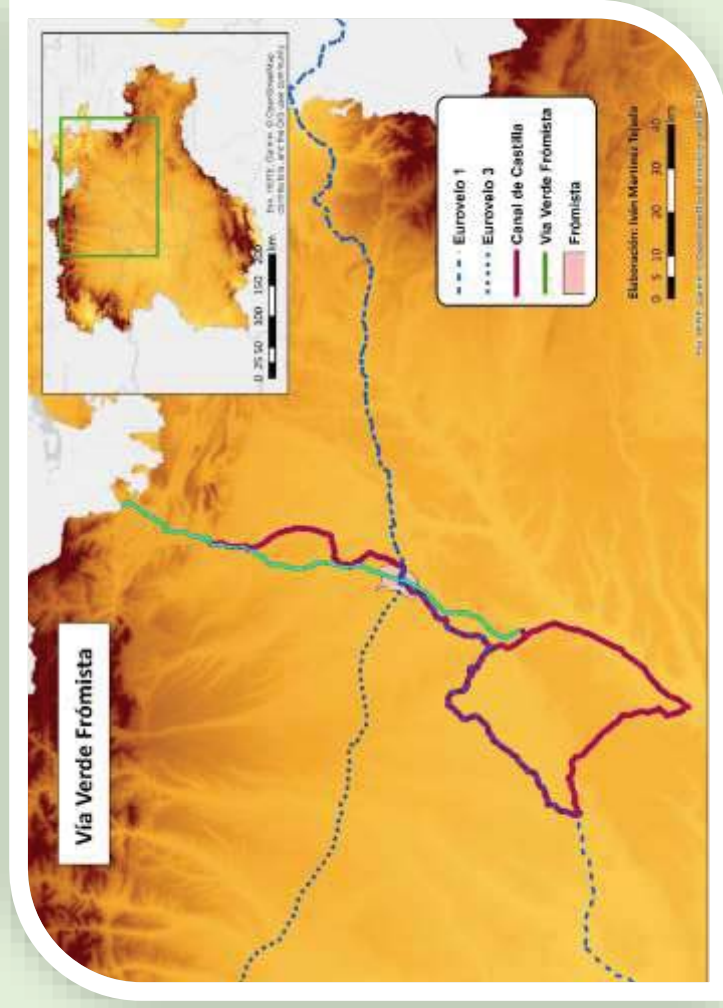
ANEXO CARTOGRAFICO

- Mapa 1: Ruta EuroVelo 1 a su paso por Castilla y León.
- Mapa 2: Ruta EuroVelo 3 a su paso por Castilla y León.
- Mapa 3: Clasificación del número de kilómetros de Vías Verdes en España por comunidades autónomas.
- Mapa 4: Clasificación del número total de Vías Verdes por comunidades autónomas.
- Mapa 5: estado actual de las vías ferroviarias en Castilla y León.
- Mapa 6: Tramos de la Vía Verde del Ferrocarril Santander – Mediterráneo.
- Mapa 7: Propuesta Vía Verde Fc Valladolid – Ariza.
- Mapa 8: Propuesta Vía Verde Frómista.
- Mapa 9: Propuesta de Vías Verdes en la provincia de León.
- Mapa 10: Propuesta de ampliación de la Vía Verde del ferrocarril Santander – Mediterráneo.
- Mapa 11: Mapa final de las Vías Verdes en Castilla y León.

VÍA VERDE DE FRÓMISTA

La Vía Verde de Frómista destaca por su variedad desde el comienzo hasta el final, donde el paisaje montañoso de las montañas palentinas en la falda de la cordillera cantábrica se convierte en el paisaje de tierra de campos a medida que avanzamos en el trayecto.

Un recorrido apto para toda la familia, aunque con algunos desniveles sobre todo en la parte montañoso, aun así, una Vía Verde que vale la pena disfrutar por su abundante patrimonio como el Canal de Castilla o los diferentes edificios religiosos de gran entidad que se encuentran en la localidad palentina de Frómista.



LOCALIZACIÓN: Provincia de Palencia

LONGITUD: 104 kilómetros.

DIFICULTAD: Media, algunos desniveles en las montañas palentinas

PATRIMONIO NATURAL: Paisajes montañosos de la cordillera cantábrica, tierra de campos palentina.

PATRIMONIO CULTURAL: Canal de Castilla, Municipio histórico de Frómista, Camino de Santiago.

PATRIMONIO FERROVIARIO: Estación de Frómista

LUGARES DE GRAN INTERÉS: Exclusas del Canal de Castilla, Iglesia de San Martín de Tours del siglo XI, Iglesia de San Pedro.

VÍAS VERDES DE PONFERRADA – VILLABLINO Y TORAL DE LOS VADOS – VILLAFRANCA DEL BIERZO

Estas dos Vías Verdes leonesas se localizan en la comarca del Bierzo, un espacio con características singulares que hacen de estos itinerarios unas rutas totalmente diferentes a las existentes en el resto de la región.

Un recorrido que a traviesa paisajes de gran interés como el de Las Medulas o el de la Sierra de los Ancares, donde predominan los desniveles que pueden dificultar a los turistas más inexpertos, sin embargo, el patrimonio natural y cultural, donde destacan los edificios históricos de la localidad de Ponferrada, recompensan todo el esfuerzo realizado.



LOCALIZACIÓN: Provincia de León

LONGITUD: Vía Verde Toral de los Vados – Villafranca del Bierzo, 6.5km. Vía Verde Ponferrada – Villablino, 12km.

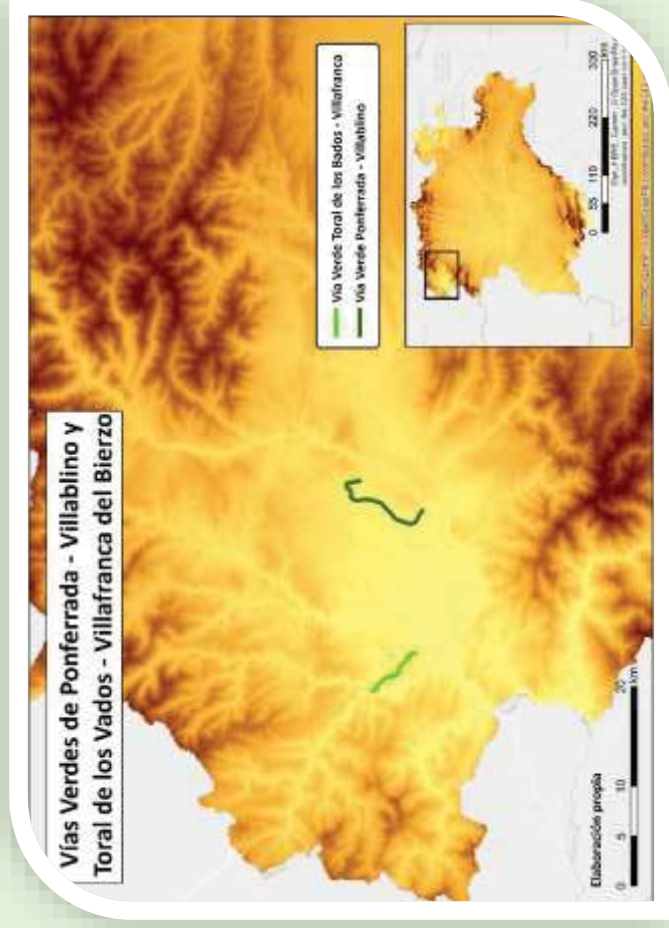
DIFICULTAD: Media-Alta, terreno montañoso con bastantes desniveles.

PATRIMONIO NATURAL: Paisajes montañosos de las montañas galaico-leonesas, la hoya berciana.

PATRIMONIO CULTURAL: Numerosos edificios históricos en la localidad de Ponferrada como el castillo de los templarios, el castillo de Cornatel o la Basílica de la Virgen de la Encina.

PATRIMONIO FERROVIARIO: Numerosos edificios e infraestructuras de los antiguos trenes mineros.

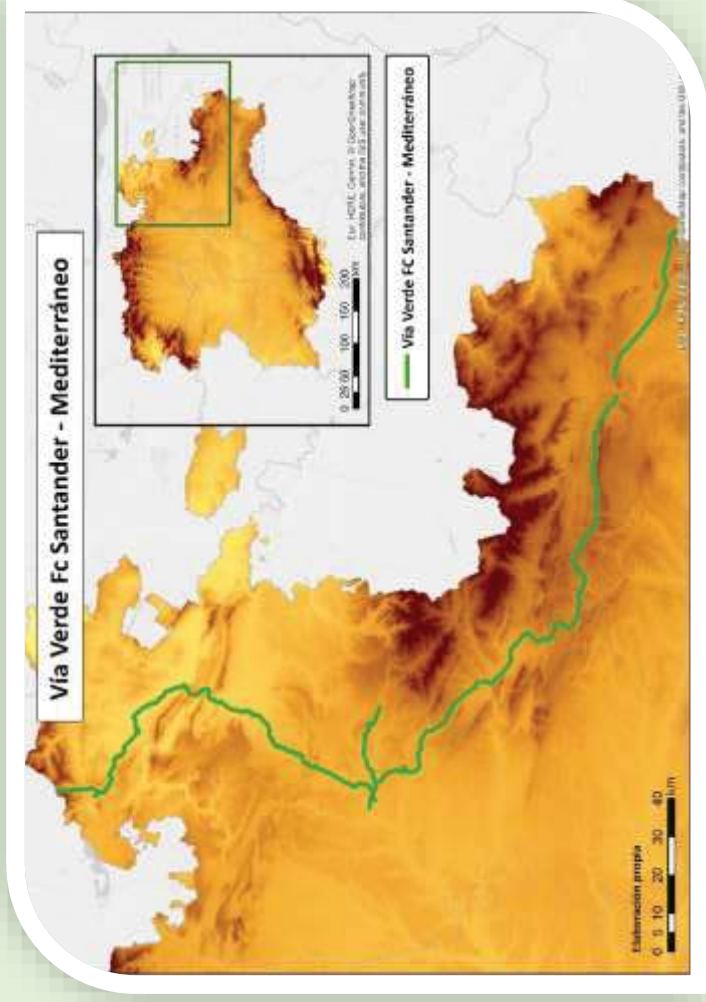
LUGARES DE GRAN INTERÉS: Las Medulas, Sierra de los Ancares.



VÍA VERDE FERROCARRIL SANTANDER - MEDITERRÁNEO

La vía verde más larga de la región, con un recorrido de 357 km la variedad paisajística y patrimonial es su característica mas importante, desde las montañas del norte de Burgos hasta los pinares de la provincia soriana.

Destaca su facilidad de accesibilidad desde cualquier punto de la Vía Verde, lo que posibilita cualquier tipo de ocio, desde la realización de toda la ruta, o la realización de algún tramo en concreto, ideal para cualquier tipo de persona o grupo, ya sean cicloturistas, senderistas, familias o para la población de las localidades de la zona.



LOCALIZACIÓN: Provincias de Burgos y Soria

LONGITUD: 357 kilómetros.

DIFICULTAD: Media, diferencia entre tramos más llanos y otros con más desniveles.

PATRIMONIO NATURAL: Variedad de paisajes como el montañoso de la cordillera cantábrica, valles o masas forestales de pinares.

PATRIMONIO CULTURAL: Localidades de gran relevancia como Poza de la Sal, Burgos, Cojóbar o Soria, donde destacan sus edificios históricos.

PATRIMONIO FERROVIARIO: Uno de los túneles más importantes de la historia del tren español (La Engaña), además de una importante cantidad de infraestructura ferroviaria, estaciones, andenes...

LUGARES DE GRAN INTERÉS: La Bureba, Catedral de Burgos, Laguna Negra, cañón del Río Lobos.