

# **TURISMO INTERIOR Y DESARROLLO LOCAL. LA REHABILITACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN DESUSO**

Pere J. Brunet Estarelles  
Dep. de Ciències de la Terra  
Univesitat de Les Illes Balears

## **1. Ferrocarril y patrimonio ferroviario**

Después de una etapa preparatoria que A. CASARES (1973) califica de periodo preferroviario, la inauguración de la línea Barcelona-Mataró en 1848 constituye una referencia ineludible para la historia de nuestro país, y el momento a partir del cual, con un importante atraso en relación a otros países europeos, el ferrocarril se convirtió en el principal protagonista del desarrollo de los transportes. Fue a partir de 1855, al amparo de la Ley General de Ferrocarriles y coincidiendo con la entrada en juego de las grandes compañías, cuando el ferrocarril tomó especial impulso, configurándose paulatinamente en una red radial y arborescente coincidente con la estructura radial de caminos.

El periodo 1855-1864 resulta el de despegue o de máximo crecimiento, entrándose a partir de aquí en una etapa de tendencia normalizadora en la que se produce un progresivo desarrollo ferroviario. A partir de 1875 el negocio ferroviario quedó circunscrito exclusivamente al territorio peninsular sino que se extendió al ámbito insular: Mallorca (BRUNET, 1994).

A finales de siglo, la red ferroviaria peninsular estaba formada por 10.864 kms. de ancho normal, con una estructura predominantemente centralizada. Desde Madrid partían toda una serie de arterias hacia los principales núcleos urbanos, los puertos marítimos de mayor actividad y los puntos fronterizos, configurando una red radial, complementada por ejes periféricos litorales y transversales. Dicha estructura, que coincide en un 80% con la actual red ferroviaria, se fue reforzando mediante el desdoblamiento de vías en los ejes de mayor tráfico y la construcción

de ramales secundarios y complementada por la participación de los ferrocarriles de vía estrecha, cuya configuración independiente no permite darles la categoría de red.

A partir de la segunda década del presente siglo, algunas compañías ferroviarias tanto de ancho normal como de vía estrecha entraron en crisis por su difícil adaptación a las nuevas condiciones de la demanda y por la cada vez mayor competencia del transporte por carretera, lo que produjo un agravamiento de la explotación y acumulación de déficits. Las dificultades económicas, laborales y financieras llevaron a algunas compañías a una situación tan insostenible que exigieron la intervención estatal para asegurar su supervivencia. Aunque la publicación del Estatuto Ferroviario de 1924 permitió modernizar las infraestructuras y mejorar momentáneamente la explotación de las empresas que se acogieron al mismo, la nueva coyuntura económica y política de la década posterior y el desarrollo de la guerra civil empeoraron la situación. Con la creación de RENFE en 1941 se procedió al rescate de algunas concesiones ferroviarias y a la integración de las antiguas compañías de ancho normal en una unidad de explotación centralizada, función que asumiría FEVE a partir de mediados de los años 60 con los ferrocarriles de vía estrecha.

La infrautilización de algunas secciones de la antigua red ferroviaria y los graves problemas de infraestructura que provocaron la falta de inversiones, dió lugar a una política de cierre de las líneas más deficitarias. En algunos casos, los rápidos cambios acontecidos en el sector del transporte produjeron una clara disfunción entre las previsiones y la propia realidad del mercado que hizo que algunas líneas construidas no llegaran a ponerse nunca en servicio. Según datos de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en España 943 km. de vías ferreas no llegaron nunca a entrar en servicio.

Los criterios de planificación estatal a los que ha sido sometido el ferrocarril en las últimas décadas han propiciado un modelo de inversión y mejora centrado en el mantenimiento de una red ferroviaria básica que pudiera garantizar un cierto nivel de servicio y en la construcción de nuevos ferrocarriles (metropolitanos, AVE) al amparo de distintas estrategias. En base a ello y a los criterios de interés prevalente y territorial impuesto por la Constitución, el proceso de fragmentación competencial del nuevo Estado de las Autonomías, se ha consolidado un modelo de gestión del ferrocarril tutelado por el Estado (red RENFE y FEVE) y las Comunidades Autónomas, con una reducida presencia de ferrocarriles de explotación privada.

Por exigencias de orientación del trabajo que aquí presentamos, contemplamos la situación actual de los ferrocarriles españoles bajo una particular perspectiva que se traduce en una simple diferenciación entre los ferrocarriles que siguen en funcionamiento y aquellos otros que, aunque dejaron de ser explotados, han dejado un importante impacto testimonial sobre el territorio, con un patrimonio histórico que constituye un recurso propio de especial interés como forma de acceso al medio rural, y para el desarrollo de un turismo no convencional y desarrollo local. Por el mismo motivo y por cuestiones de espacio, eludimos plantear para el medio rural alternativas relacionadas con la implantación de ferrocarriles turísticos (FC. de Soller, Transcantábrico, Al-Andalus, Tren de la Fresa...) por cuestiones de escala y a causa de su mayor complejidad.

## 2. La recuperación de la infraestructura ferroviaria en desuso. Objetivos, actuaciones y problemática.

Uno de los proyectos más interesantes surgidos en los últimos años de cara a la potenciación del turismo interior y como soporte del desarrollo local, ha sido la recuperación de las infraestructuras ferroviarias en desuso a fin de que, transformadas en tejido verde, pueda ser habilitadas para usos alternativos.

Esta idea se basa en el aprovechamiento tanto de las estructuras lineales (vías) como de los elementos localizados en puntos estratégicos del recorrido (estaciones, apeaderos, talleres, etc.), construidas a lo largo del XIX y XX por las compañías ferroviarias y utilizadas para el transporte de viajeros y de mercancías, y que en la actualidad se hallan fuera de servicio.

En la mayoría de los casos se trata de tramos que discurren por zonas desfavorecidas, cuyo bajo potencial de movilidad y pérdida de rentabilidad económica justificó en su día la suspensión de la explotación, coyuntura que no parece tener que cambiar a medio ni a largo plazo. A partir de este supuesto, con la rehabilitación de las antiguas infraestructuras ferroviarias en desuso se pretende conseguir una serie de objetivos básicos como son los de:

- asegurar la conservación del patrimonio ferroviario.
- rehabilitar la infraestructura ferroviaria abandonada para usos alternativos, potenciando una cierta movilidad a lo largo de las líneas.
- transformar las infraestructuras en desuso en equipamientos sociales.
- fomentar actividades económicas y la creación de empleo que aseguren la permanencia de la población.
- ampliar la oferta turística, educativa y recreativa de las zonas afectadas.
- articular el proyecto en un marco amplio de desarrollo local: acción territorial integrada.

La rehabilitación de la plataforma reservada del ferrocarril para tipos de transporte alternativos no motorizados (peatonal, cicloturismo, etc.) supone ampliar las posibilidades de acceso al medio rural y de generación de nuevas ofertas relacionadas con el desarrollo de un turismo blando y respetuoso con el entorno. Dicha filosofía se sustenta en la necesidad de asegurar la permanencia y conservación de un importante patrimonio común, evitando así la degradación a la que lleva su falta de uso.

Este tipo de actuación exige llevar a cabo un trabajo preliminar consistente en la realización de inventarios que permitan disponer de la información necesaria y establecer un diagnóstico de las secciones sobre las que se pretende actuar. En este campo de acción, y como medida pre-

cautoria para evitar que el interés despertado por el tema propicie actuaciones especulativas sobre las infraestructuras ferroviarias en desuso, es recomendable conseguir las necesarias medidas de protección que impidan actuaciones que puedan comprometer su rehabilitación. Es absolutamente necesario en este sentido, asegurar el dominio público de los terrenos o evitar su cambio de uso, a fin de impedir cualquier forma de desafectación o reversión.

En el caso de que los terrenos hayan sido alienados, la probabilidad de que cualquier proyecto de rehabilitación salga adelante deberá basarse en la aplicación de fórmulas expropiatorias, habilitar distintas fórmulas de consorcio o concurrencia reglada o prever la gestión privada de las renovadas infraestructuras.

La reutilización de las infraestructuras ferroviarias en desuso supone la reapertura de una puerta de acceso al medio rural y la posibilidad de dotarlas de una funcionalidad que resulta de especial interés para las áreas desfavorecidas, por sus propias características de estancamiento y pérdida de su base productiva tradicional. Dicha estrategia debe ser contemplada en un marco más amplio de actuación sobre los recursos endógenos, mediante el que se reactive la actividad económica y se ponga freno a los procesos de desarticulación que padecen las áreas deprimidas.

Las posibilidades de uso y disfrute que ofrecen los elementos puntuales y axiales que constituyen las infraestructuras fijas ferroviarias en desuso son múltiples, constituyéndose en una oferta generadora de empleo entre la población local. Algunas actuaciones posibles a realizar quedan recogidas en el Cuadro 1.

### **3. Experiencias de construcción y gestión de vías verdes en el extranjero.**

Las experiencias de transformación de infraestructuras ferroviarias en vías verdes en el extranjero son notables y los buenos resultados obtenidos han estimulado sin duda la realización de actuaciones similares en nuestro país.

Los EE.UU es el país pionero en este tipo de acciones. Hace ya unos 25 años que se promulgó en este país una ley que permitió el establecimiento y desarrollo de una red o sistema nacional de caminos y sendas (*greenways*), con la intención de preservar su patrimonio y dotar a las infraestructuras lineales de nuevas posibilidades de uso turístico-recreativo.

Existen en la actualidad en dicho país unos 10.800 km. de antiguas líneas ferroviarias, extendidas a lo largo de 45 estados, que han sido convertidas en cerca de 550 rutas alternativas. El hecho de que sean utilizados por unos 80 millones de usuarios a lo largo del año demuestra el interés de este tipo de vías, cuyo desarrollo ha sido especialmente notable a partir de la creación de la Rails to Trails Conservancy (RTC). Dicha organización no gubernamental, integrada a la actualidad por unos 50.000 miembros, desde su fundación a mediados de los años 80 se dedica

precisamente a la conservación y rehabilitación como vías verdes de antiguas infraestructuras ferroviarias abandonadas en el ámbito rural, asistidos por distintas agencias gubernamentales.

**CUADRO 1. POSIBLES ACTUACIONES A REALIZAR EN EL ÁMBITO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN DESUSO**

ÁMBITO	ACTUACIONES Y RESTRICCIONES
Plataforma	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Trabajos de recuperación de la plataforma y acondicionamiento.</li> <li>— Promoción de actividades itinerantes.</li> <li>— Señalización y balizamiento.</li> <li>— Acceso y uso exclusivo para modos no motorizados.</li> </ul>
Estaciones Apeaderos Guardavías	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Trabajos de rehabilitación y de conservación del patrimonio arquitectónico.</li> <li>— Habilitación de áreas recreativas y de servicios mínimos.</li> <li>— Promoción de actividades estantes.</li> <li>— Desarrollo de actividades lúdicas.</li> <li>— Estudio del patrimonio arquitectónico e histórico.</li> <li>— Definición de centros de interés.</li> <li>— Habilitación de los edificios como centro de información u otras funciones: refugio, centro de acogida, áreas de descanso, escuelas-taller, centros de interpretación del medio, aulas de la naturaleza...</li> <li>— Diseño de aparcamientos intermodales.</li> </ul>
Viaductos Puentes Túneles	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Trabajos de acondicionamiento y conservación.</li> <li>— Estudio de las obras de ingeniería civil.</li> <li>— Actividades de reconocimiento territorial.</li> <li>— Definición de centros de interés.</li> </ul>

La promulgación en 1983 de una ley destinada a preservar los corredores ferroviarios de actuaciones que pudieran condicionar su uso alternativo la convierten en una referencia legislativa de especial transcendencia. Mediante dicha ley se diseñó un banco de datos (*rail banking*) a partir del que se ha procedido a inventariar las líneas ferroviarias en desuso existentes en este país para su posible reapertura, siendo utilizadas mientras tanto como rutas verdes. Para que una línea de ferrocarril abandonada pueda ser incluida en el *rail banking* y beneficiarse de los fondos económicos existentes se procede a la formalizar la petición por parte de particulares o de algún colectivo, a partir de la que se emite un informe de viabilidad que contempla las necesidades financieras para la adquisición, acondicionamiento y gestión de la infraestructura, y se formaliza la declaración de utilidad pública.

Para la financiación de este tipo de proyecto, el Congreso norteamericano legisló una serie de medidas mediante las que se desvió hacia este tipo de actuaciones una parte de los recursos

de la carretera, modalidad compensatoria de financiación del ferrocarril que en Europa se aplica en algunos países. En este sentido es importante hacer referencia a la aprobación en 1991 de la Intermodal Surface Transportation Efficiency Act (ISTEA), ley conocida popularmente como *ice tea*, promulgada para asegurar la eficiencia intermodal del transporte en superficie. Se justifican las medidas contempladas en la ISTEA en el hecho de haberse ejecutado ya en los EE.UU. prácticamente toda la red de autopistas prevista y en la necesidad de acometer un tipo de planificación del transporte distinta a la llevada a cabo hasta aquel momento. Para ello, dicha ley propone la dedicación parcial de los impuestos sobre combustibles a financiar las formas de transporte no convencional, basándose en una política de utilización más racional de los recursos y en defensa del medio ambiente. Al amparo de dicha ley, se comprometieron 3.000 millones de dólares para financiar, durante los seis años de vigencia del plan, un total de diez proyectos-marco, entre los que cabe destacar la adquisición y aplicación de distintas medidas de preservación de los corredores ferroviarios fuera de servicio, para ser convertidos en vías verdes, para la conservación y rehabilitación de sus edificios históricos y para la construcción de las infraestructuras necesarias para uso de peatones y bicicletas.

La celebración en la ciudad de San Francisco de la cuarta conferencia norteamericana de RTC en 1993, con una amplia participación de agentes implicados en el uso y gestión de las vías verdes, demuestra el interés del tema. En esta ocasión se dedicó especial atención al tema del diseño de vías verdes, a los estudios de mercado, modalidades de gestión y a los problemas legales y de financiación de dichas infraestructuras.

En Europa, posiblemente el caso más próximo al de los EE.UU sea el del Reino Unido, donde la iniciativa apuntada a lo largo de este trabajo fue la propiciada desde mediados de la década de los 70 por la organización Sustainable Transport (Sustrans). El primer proyecto llevado a la práctica fue la habilitación de un tramo ferroviario en desuso entre Bristol y Bath para uso cicloturístico y como oferta recreativa periurbana, que obtuvo un importante éxito, a partir de cuya iniciativa Sustrans ha conseguido extender este tipo de actuación al ámbito insular y mantener una importante función de asesoramiento del poder central y local.

#### **4. El caso español: situación actual y posibilidades**

Estimuladas sin dudas por las experiencias y los buenos resultados obtenidos en el extranjero, en España son cada vez más numerosas las acciones encaminadas a transformar las infraestructuras ferroviarias en desuso en vías verdes.

En nuestro país ha sido FEVE la administración ferroviaria mayormente implicada en este tipo de proyecto, basado en la habilitación de algunas líneas abandonadas en rutas cicloturísticas. A partir de dicha iniciativa y a fin de optimizar los esfuerzos, el MOPT creó en 1993 una comisión encargada de estudiar los casos existentes. Dicha comisión, integrada por la Fundación de los

Ferrocarriles Españoles, MOPT, RENFE y FEVE, ha llevado a cabo un inventario de las líneas ferroviarias susceptibles de ser utilizadas para usos alternativos.

Una primera evaluación de las infraestructuras lineales dependientes de FEVE, RENFE o del Patrimonio del Estado estimaba un posible activo de aproximadamente 4.000 kms. La actualización del inventario por parte de la Fundación ha hecho que en 1994 esta cifra haya sobrepasado ya los 6.000 kms, repartidos por toda la geografía española. El Cuadro 2 reproduce el inventario provisional de las Comunidades Autónomas afectadas y del kilometraje de las líneas seleccionadas en 1993, según los datos aportados por D. JIMÉNEZ BELTRÁN (1994)

La realización del denominado Plan Nacional de Recuperación de Infraestructuras Abandonadas de los Ferrocarriles, Canales y Cañadas es el resultado del trabajo llevado a cabo por dicha comisión. Un paso importante ha sido la formalización de acuerdos entre distintas administraciones mediante los que se ha consensuado una serie de actuaciones en distintas Comunidades Autónomas, especialmente orientadas a la transformación de las plataformas abandonadas en itinerarios cicloturísticos.

**CUADRO 2. INVENTARIO PROVISIONAL DE LAS COMUNIDADES AUTÓMAS AFECTADAS Y DEL KILOMETRAJE DE LAS LINEAS SELECCIONADAS**

CC.AA	FEVE	RENFE	PATRIMONIO DEL ESTADO	TOTAL
Andalucía	247	524	182	954
Aragón	127	34	—	161
Balears	—	—	183	183
Cantabria	35	—	—	35
Castilla-León	232	226	—	458
Castilla-La Mancha	76	107	—	183
Catalunya	233	14	25	272
Extremadura	—	102	40	142
La Rioja	35	—	—	35
Madrid	35	—	34	69
Murcia	—	96	50	146
Euskadi	59	—	—	59
C. Valenciana	119	77	108	300
varias CC.AA.	622	1.447	770	2.839
Totales	1.820	2.624	1.392	5.836

FUENTE: D. Jiménez Beltrán (1994).



A la creación de una imagen corporativa y estandarización de un sistema de señalización de las vías verdes españolas a propuesta de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha seguido la presentación de una serie de propuestas de realización de vías verdes, rutas ecológicas u otras formas de actuación similares en ferias y difusión periodística, que sin duda ha creado un ambiente positivo sobre el tema. Al respecto, es importante destacar la realización en junio de 1993 de un seminario organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, en el que se abordaron aspectos teóricos y se analizaron distintas experiencias de utilización alternativa de infraestructuras ferroviarias en desuso. Las distintas ponencias presentadas en este seminario han sido publicadas en 1994 por la Fundación.

Respecto a las posibilidades de financiación de proyectos de construcción de vías verdes y de insertar este tipo de actuación en los planes de apoyo a las zonas desfavorecidas, existen dos fondos importantes: el previsto en el Plan Director de Infraestructuras (PDI) y en algunos programas-marco comunitarios. El PDI prevé concretamente para los 15 años de vigencia del plan, y previa catalogación de las infraestructuras y definición de objetivos, una dotación presupuestaria para la financiación un amplio paquete de actuaciones relacionadas con la recuperación y uso alternativo de cañadas, calzadas, faros, canales, casetas de peones camineros, además de las líneas ferreas en desuso. Dicha previsión de financiación contempla la necesaria intervención de las distintas administraciones y la necesidad de definir a partir de aquí el tipo de gestión (explotación y conservación) de las infraestructuras.

## 5. Conclusiones

Las experiencias extranjeras de construcción de vías verdes sobre antiguos trazados de ferrocarril han sido altamente positivas, no sólo por potenciar una serie de usos alternativos sino porque han asegurado algo muy importante: la permanencia de un importante patrimonio ferroviario formado a lo largo de los siglos XIX y XX.

La existencia en nuestro país de una importante longitud de líneas ferroviarias en desuso y los notables presencia de elementos arquitectónicos y de ingeniería ferroviaria son un legado histórico de una gran carga sentimental, al tiempo que constituyen unos recursos de gran interés para el diseño de modalidades de turismo alternativo y el desarrollo endógeno del medio rural.

Sin embargo, la presencia y habilitación de este tipo de infraestructuras ferroviarias no son garantía suficiente para el desarrollo endógeno de las áreas rurales, especialmente las más desfavorecidas. Para ello es necesario su engaste con otras propuestas sectoriales, el apoyo de la Administración y la especial implicación de los municipios relacionados con el ferrocarril.



**BIBLIOGRAFIA**

- ALZOLA Y MINONDO, P. (1899): *Historia de las Obras Públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid, Turner, 1979.
- BACHILLER MARTÍNEZ, J. M. (1994): "El turismo rural como propuesta de revitalización económica de áreas rurales desfavorecidas: el suroeste soriano". *Eria Revista de Geografía* n.º 33. Departamento de Geografía de Oviedo, Departamento de Geografía, Urbanismo y Ordenación del Territorio de Cantabria.
- BRUNET ESTARELLES, P. J. (1985): *Las implicaciones del ferrocarril en la economía turística*. XI Reunión de Estudios Regionales. AECR. Palma de Mallorca.
- (1994): *La Companyia dels Ferrocarrils de Mallorca*, Palma. IEB. Conselleria de Cultura, Educació i Esports del Govern Balear.
- BOTE GÓMEZ, V. (1988): *Turismo en espacio rural: rehabilitación del patrimonio sociocultural y de la economía rural*, Madrid, Ed. Popular.
- (1990): *Planificación económica del turismo: de una estrategia masiva a una estrategia artesanal*, Madrid, Ed. Trillas.
- (1994): "Conservación y desarrollo de los recursos turísticos del espacio rural". *El Boletín* n.º 14, Madrid, MAPA.
- CASARES, A. (1973): *Estudio histórico-económico de las construcciones ferroviarias españolas en el siglo XIX*, Madrid, Instituto Iberoamericano de Desarrollo Económico.
- DEL ÁLAMO, M. (1994): "Trenes turísticos. Viajar es un placer". *Revista MOPT* n.º 421, Madrid.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (1994): *Experiencias de Utilización Alternativa de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso*. Documento 12, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- GALLANO, E. (1991): "El turismo rural en España". *Estudios Turísticos* n.º 110, Madrid, Secretaría de Turismo.
- GÓMEZ.OREA, D. (1985): *El espacio rural en la ordenación del territorio*, Madrid, Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. MAPA.
- (1992): "El turismo rural. Alternativas de desarrollo en comarcas desfavorecidas de montaña". *Urbanismo* n.º 12, Madrid, Colegio Oficial de Arquitectos.
- IZQUIERDO DE BARTOLOMÉ, F. (1981): "El modelo de transporte" (in) *La España de las Autonomías*, Madrid, Espasa-Calpe.

- JIMÉNEZ BELTRÁN, D. (1994): "Política diseñada por el MOPT para la recuperación de infraestructuras lineales en España: el Plan Tejido Verde". (in) *Experiencias de Utilización Alternativa de Infraestructuras Ferroviarias en Desuso*. Documento 12, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- MIGUEL AMÓZTEGUI, J. I. (1992): *Del Cantábrico al Mediterráneo. Un viaje a pie por los caminos de hierro de la Península*, Madrid, Acción Divulgativa S. L.
- MINISTERIO DE CULTURA (1980): "El mundo de las estaciones". Ministerio de Cultura. Madrid. *Vía Libre*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- REYES MINAGOME, R. (1988): *Turismo y ferrocarril en la franja occidental del litoral gaditano*, Valencia, Congreso Europeo de Ordenación del Territorio.