

# ESTUDIO DE LA SITUACIÓN DE LOS CAMINOS NATURALES E ITINERARIOS NO MOTORIZADOS EN ESPAÑA



OBSERVATORIO DE  
CAMINOS  
NATURALES  
E ITINERARIOS NO  
MOTORIZADOS





## ÍNDICE

<b>1. Introducción</b> .....	<b>1</b>
<b>2. Definición del marco de trabajo y objeto del estudio</b> .....	<b>4</b>
<b>3. Antecedentes</b> .....	<b>8</b>
<b>4. Metodología de trabajo</b> .....	<b>11</b>
<b>5. Descripción de las diferentes tipologías de Itinerarios Naturales</b> .....	<b>12</b>
5.1. <i>Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados</i> .....	14
5.1.1. Introducción. ....	14
5.1.2. Entidad promotora .....	14
5.1.3. Antecedentes .....	15
5.1.4. Inversiones para el desarrollo del Programa .....	18
5.1.5. Planes Estratégicos y Planes Directores .....	21
5.1.6. Acciones de difusión relevantes .....	24
5.1.7. Análisis técnico de los Caminos Naturales .....	25
5.2. <i>Programa Vías Verdes</i> .....	46
5.2.1. Introducción. ....	46
5.2.2. Entidad promotora .....	46
5.2.3. Antecedentes .....	47
5.2.4. Marco normativo .....	47
5.2.5. Planes Estratégicos y Planes Directores .....	49
5.2.6. Acciones de difusión relevantes .....	50
5.2.7. Análisis técnico de las Vías Verdes .....	52
5.3. <i>Senderos señalizados y homologados</i> .....	66
5.3.1. Introducción. ....	66
5.3.2. Entidad promotora .....	69
5.3.3. Antecedentes .....	73
5.3.4. Marco normativo. ....	79
5.3.5. Planes Estratégicos y Planes Directores .....	81
5.3.6. Acciones de difusión relevantes .....	85
5.3.7. Análisis técnico de los Senderos de Gran Recorrido .....	89



5.4. <i>Caminos de Santiago</i> .....	106
5.4.1. Introducción .....	106
5.4.2. Entidades promotoras.....	108
5.4.3. Antecedentes .....	110
5.4.4. Marco normativo .....	112
5.4.5. Planes Estratégicos y Planes Directores.....	113
5.4.6. Acciones de difusión relevantes .....	114
5.4.7. Análisis técnico de los Caminos de Santiago.....	116
5.5. <i>Vías Pecuarias</i> .....	130
5.5.1. Introducción. ....	130
5.5.2. Entidad promotora .....	133
5.5.3. Marco normativo .....	134
5.5.4. Red Nacional de Vías Pecuarias .....	136
5.5.5. Usos tradicionales y complementarios de las Vías Pecuarias en la actualidad.....	141
5.5.6. Plan de recuperación y ordenación de las Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía.....	147
5.5.7. Acciones difusión relevantes .....	149
5.6. <i>Sendas Litorales</i> .....	154
5.6.1. Introducción .....	154
5.6.2. Inventario de Paseos Marítimos y Sendas Litorales en la costa española.....	155
5.6.3. Planes Estratégicos. Instrumentos de ordenación territorial.....	167
5.7. <i>Itinerarios no motorizados en Espacios Naturales Protegidos</i> .....	173
5.7.1. Introducción. ....	173
5.7.2. Entidades promotoras. Configuración competencial de los ENP en España .....	174
5.7.3. Planes Estratégicos y Planes Directores.....	176
5.7.4. Señalización de itinerarios en los ENP.....	182
5.7.5. Evolución de los itinerarios no motorizados en el contexto europeo. ....	195
5.7.6. Experiencias y proyectos relacionados con los itinerarios no motorizados en España.....	196
5.8. <i>Anillos Verdes</i> .....	198
5.8.1. Introducción .....	198
5.8.2. Antecedentes.....	199
5.8.3. Descripción Anillos Verdes .....	201



5.9. Caminos Fluviales .....	208
5.9.1. Introducción .....	208
5.9.2. Clasificación de itinerarios .....	209
Caminos Fluviales .....	209
Canales y Caminos de Sirga .....	215
5.10. Itinerarios temáticos de especial relevancia histórica .....	218
5.10.1. Camino del Cid .....	218
5.10.2. Ruta de Don Quijote .....	224
5.10.3. La Vía Augusta .....	231
5.11. Itinerarios señalizados para BTT .....	238
5.11.1. Introducción .....	238
5.11.2. Señalización de itinerarios BTT .....	242
5.12. Rutas Hípicas .....	252
5.13. Senderos Accesibles .....	255
5.13.1. Introducción .....	255
5.13.2. Entidades promotoras .....	261
5.13.3. Marco normativo .....	261
5.13.4. Planes Estratégicos .....	263
5.13.5. Actuaciones realizadas .....	264
5.14. Otras tipologías de actividades recreativas deportivas no motorizadas .....	274
5.14.1. Rutas Nordic Walking .....	275
5.14.2. Rutas de Mushing .....	276
5.14.3. Circuitos permanentes de Orientación .....	278
5.14.4. Rutas de travesía .....	280
<b>6. Diagnóstico global .....</b>	<b>286</b>
<b>7. Líneas de actuación propuestas .....</b>	<b>290</b>
<b>8. Bibliografía .....</b>	<b>292</b>





## 1. INTRODUCCIÓN

El camino es la huella del movimiento continuado del hombre sobre el espacio por razones tan diversas como subsistencia e intercambio de bienes y servicios, descubrimiento y dominio, peregrinación y comunicación, curiosidad y deporte. La mayoría de los caminos unen e interaccionan lugares de población, intercambio o servicio. La morfología del espacio y la distribución de la población los accidentan y articulan en redes variadas y jerarquizadas, dando paso desigual a personas, cabalgaduras, reatas de animales, carruajes, rebaños, tropas y armamento. Las distancias se medían por el tiempo necesario para su travesía; identificándose por la población más importante o próxima (así, en la zona del Ebro medio abundan los compuestos por *carra-*, 'dirección a' como Carrágrede o Carratudela) y, los menores, por las partidas de destino: huerta, monte, ermita, fuente, etc.

Las redes de caminos más antiguas fueron instrumento de dominación de los grandes imperios persa, romano y preincaico. En la España medieval ocho siglos de reconquista originan caminos de repoblación y colonización (ruta de los foramontanos), de destierro (ruta del Cid), de peregrinación, de trashumancia y trasterminancia de ganados. Las rutas comerciales transregionales, transnacionales o transcontinentales se nombran por el medio de transporte o la mercancía (de herradura, de la lana, de la seda, de la plata, del opio, de los contrabandistas). Largos e intrincados caminos permiten sacar la madera y la mena de bosques y minas (así el Camino de la Mature en el valle de Aspe o la Vía de la Plata en Sudamérica). Caminos fluviales entrecruzan Centroeuropa, y caminos de sirga y contrasirga se hacen presentes de Oeste a Este de Europa (Canal Imperial de Aragón, Canal de Castilla); otros dan servicio a canales, presas y embalses.

Los caminos medievales de carretas y carreteros dan paso a las postas y diligencias con la modernidad, formalizándose en el siglo XIX una red radial de carreteras confluyente en Madrid. Los caminos de hierro o ferrocarriles se incorporan finalmente al transporte veloz de personas y mercancías de todo tipo, con diverso ancho de vía, funcionalidad y éxito.

También es importante reseñar los múltiples caminos que forman redes con cierta jerarquía, multifuncionales o especializadas (Vías Pecuarias, de servidumbre fluvial o hidráulica), a veces independientes (navegación interior, ferrocarriles); con usos simultáneos y/o sucesivos (así por la Ruta de la Plata, con tramos de calzada romana, cruzan arrieros, ganados trashumantes y senderistas). Algunos caminos históricos se remodelan en función de su centralidad y sus periferias, puertos



marítimos, pasos y puertos fronterizos, servicios y sistemas de transporte; y se integran en redes de diverso orden, trazado y perfil, capacidad y rapidez.

A lo largo de la historia, las personas, para el desarrollo de sus actividades, han precisado de la creación de soportes que facilitaran su movilización y su desplazamiento, en el caso que nos ocupa, por tierra. Hasta el siglo XIX la manera de desplazarse se concebía y perfilaba según el interés que tuvieran, o según las características de los usos (militares, comerciales, ganaderos, religiosos, etc.) para los que se destinaban. En todos ellos convivían sólo dos maneras de traslado: la peatonal y/o la movilización animal.

Más tarde, de la mano de la revolución industrial, se producen cambios en la producción con la aparición de las máquinas; en este orden, la bicicleta (desarrollado en esta centuria, aunque existían prototipos anteriores), el tren y los de la familia del automóvil. Estas nuevas formas de movilización llegaron a especializar soportes de tal manera que se generaban incompatibilidades en el uso.

Este proceso de industrialización de las sociedades occidentales en el siglo XIX y XX provocó el tránsito desde una movilización terrestre peatonal y con la ayuda de la movilización animal, a una vinculada a las máquinas. Esta situación ocasionó el abandono progresivo del viario tradicional al ser necesarias vías de comunicación con unas dimensiones más adecuadas a los medios de movilización que cada vez estaban cobrando mayor importancia. Este cambio en los modos de vida y de costumbres tuvo como consecuencia, con el transcurrir del siglo XX, la aparición de un nuevo uso de estas infraestructuras viarias: el deportivo-recreativo.

El montañismo desde los años 50 hacía ascensiones y travesías por caminos y sendas interpretadas por mera intuición o con orientación auxiliar. El retroceso de la ganadería extensiva trashumante y trasterminante con el éxodo rural de los 60 se deja en desuso el enorme espacio público de las vías pecuarias.

Sólo el *boom* turístico español alcanza al Camino de Santiago, señalizado, organizado y promocionado desde el Año Santo de 1965.

Al final de los 70 la reestructuración de las líneas férreas deja en desuso muchos trayectos de RENFE o FEVE, y ese patrimonio abandonado es ocupado por esporádicas champiñoneras o anónimos exploradores.

La formalización del montañismo y popularización del senderismo irrumpe por los años 80, iniciándose la señalización de itinerarios de gran o pequeño recorrido con



participación de sociedades y federaciones montañeras, popularizados mediante topoguías, junto a otros para bici de montaña y por vías pecuarias.

La España de las Autonomías, con su descentralización institucional y competencial, va a suponer, por el contrario, una mayor cercanía, valorización y protección del territorio regional y local, de sus espacios naturales y del dominio público.

En la actualidad se producen un sin fin de situaciones al respecto, que van desde extensas partes del planeta en el que sigue vigente de manera exclusiva el traslado peatonal y/o con movilización, otras donde existe una coexistencia de los soportes diseñados para la movilización por medios mecánicos, y otras donde el viario tradicional sólo tiene el uso deportivo-recreativo.

Pero la mayoría de los caminos tradicionales, marginados por la red de carreteras, tienen hoy una función local, de servicio agrario y social, cuando no se abandonan por despoblamiento, envejecimiento demográfico, falta de paso de hombres y ganados, vegetación invasora o desmoronamiento.

Este conjunto de caminos variopinto, tradicionales o modernos, poco utilizados o abandonados, puede ser recuperado y mantenido para nuevos usuarios y actividades no motorizadas ambientalmente sostenibles, de carácter educativo y cultural, lúdicas o deportivas: paseo ecuestre, ciclismo y patinaje, familias con cochecitos y carritos, senderismo y montañismo, descenso de barrancos, escalada o espeleología.



## 2. DEFINICIÓN DEL MARCO DE TRABAJO Y OBJETO DEL ESTUDIO

El objeto del presente documento es la realización de un Estudio sobre la situación de los Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados en España, tratando de ofrecer una visión general de este mapa tan complejo que se está configurando, así como el establecimiento de una serie de recomendaciones y observaciones para que puedan ser tenidas en cuenta para la puesta en marcha del futuro Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados por parte de la Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Se persigue realizar un análisis global de la situación de los itinerarios no motorizados en España, definir qué tipologías existen, cómo se encuentran organizados, qué entidades promueven su creación y mantenimiento, si se constituyen en redes de ámbito nacional e incluso europeo, describir de manera amplia las diferentes tipologías, realizar un análisis general, estableciendo analogías y divergencias para efectuar un posterior diagnóstico global que permita evaluar la situación actual y la evolución previsible de este tipo de infraestructuras.

Los cambios de hábitos que están teniendo lugar en nuestra sociedad, la necesidad de ocupar nuestro ocio realizando actividades en pleno contacto con la naturaleza han llevado consigo el desarrollo de un turismo que necesita de otro tipo de infraestructuras, diferentes a las tradicionales, realizando actividades que contribuyen a mejorar nuestra forma física y a disfrutar del medio natural y rural. Cada vez existe una mayor demanda de infraestructuras senderistas que permiten el uso y disfrute de un espacio mediante el acondicionamiento de recorridos que dan a conocer paisajes y puntos de interés natural y patrimonial. Al mismo tiempo, el nivel de exigencia es cada vez mayor, las infraestructuras deben poseer un mínimo de calidad para su tránsito, trazados en buenas condiciones y una señalización adecuada, para que puedan recorrerse con seguridad.

Hace ya algún tiempo, las Administraciones Autonómicas, Provinciales y algunos Ayuntamientos emprendieron el camino para la recuperación del patrimonio viario tradicional y que originó como consecuencia la creación de redes de recorridos que trataban de poner en valor sus valores naturales, su paisaje o su patrimonio cultural, de tal manera que pudieran ofrecer un recurso complementario al desarrollo rural. En los últimos años, la intervención de otros entes institucionales (órganos comarcales, grupos Leader, planes de dinamización turística, etc.) ha propiciado la creación de numerosas redes de senderos y recorridos e itinerarios turísticos, en



unos casos con una identificación creada específicamente para esa red en una zona concreta, en otros, con unas señas de identidad (bien señalización bien identidad corporativa) que cumple unos parámetros de homogeneidad y que trata de reproducirse para que sea reconocida en cualquier parte del territorio español.

Conviene hacer una matización general importante; el estudio trata de realizar un inventario exhaustivo de todos los itinerarios no motorizados. A ello hay que añadir la compleja situación administrativa del Estado español, la diferencia de competencias en cada uno de los territorios y, por tanto, la gran cantidad de entidades involucradas en la creación de redes de itinerarios.

Se tiene como referencia un informe previo elaborado en 2005-2006: “Estudio-Inventario de Itinerarios no Motorizados en España” (al cual se hará referencia más adelante), que contabiliza una red compuesta por unos 38.000 km, entre los que se encuentran: Caminos Naturales y Vías Verdes, Caminos de costas, Caminos de Santiago, Senderos de Gran Recorrido, Vías Pecuarias y diversos tipos de senderos con una orientación temática. La realidad es que este número es mucho mayor y es posible que se esté hablando de cientos de miles de kilómetros en toda España. Pero esta situación no es estática, este entramado va creciendo de una manera exponencial conforme va pasando el tiempo. Sin embargo, no hay que olvidar que, en muchos casos, el abandono de caminos debido, principalmente, a cambios de uso en el territorio o al abandono de tierras, puede llevar asociado una disminución de la longitud de este entramado.

Si se desciende a nivel autonómico, la situación tampoco es muy sencilla. La puesta en marcha de proyectos desarrollados por numerosos promotores (ya sean públicos o privados) se suceden, pero no existe ningún organismo o entidad autonómica que se haya encargado de coordinar todas estas iniciativas. Así, se pueden encontrar numerosas redes con diferentes tipos de señalización y notables diferencias entre ellas en cuanto a marcas identitarias, mantenimiento, señalización, promoción, etc. De tal manera que no es posible conocer con mayor exactitud cuál es la extensión de esas redes y cual es la red de itinerarios no motorizados ni siquiera a escala autonómica.

Antes de empezar a desarrollar los distintos tipos de itinerarios considerados se va a hacer una breve mención sobre el concepto de *itinerario no motorizado*.

El proceso en relación a la diferenciación entre itinerario apto o autorizado para vehículos a motor y sin motor ha venido en primer lugar de regulaciones de acceso al medio natural y forestal, donde, a través de diferentes normativas estatales y autonómicas, se han establecido medidas de regulación y/o restricción de los



vehículos a motor (quads, trial, 4 x 4) en determinadas pistas o zonas sensibles del Espacio Natural Protegido (ENP), siempre bajo la premisa del derecho de acceso de los propietarios y aquellos que estén autorizados o tengan un derecho de servidumbre de paso.

El término “*itinerario no motorizado*” no es utilizado habitualmente, en ningún ámbito, ni en los documentos de planificación ni de gestión de los ENP. Este se ha venido utilizando en los últimos años a través del Programa Caminos Naturales, del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino; es en su página web donde se realiza una aproximación al concepto de itinerarios (naturales) no motorizados, como red “*que pretende, entiende como prioritaria la promoción, valorización y el conocimiento de estos caminos entre la población, cuya ejecución contribuye al desarrollo sostenible del medio rural, reutilizando infraestructuras de transporte, vías pecuarias, plataformas de ferrocarril, caminos de sirga, caminos tradicionales en desuso, o abriendo nuevas sendas, y permitiendo acercarse a la población a la naturaleza y al medio rural en general, satisfaciendo una demanda creciente del uso ecorecreativo del campo entre la población*”. Asimismo, se hace referencia a este término en el Manual de Conceptos de Uso Público de Europarc, para calificar el concepto de Vía Verde; “*Infraestructura ferroviaria en desuso acondicionada como itinerario no motorizado*”.

Existe otra denominación utilizada en el ámbito ambiental, relacionada con las Vías Pecuarias, donde tanto en la Ley estatal como en el desarrollo de las normativas autonómicas se establece como uso complementario la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados (en referencia a la bicicleta principalmente), siempre que respeten el tránsito ganadero. Es decir, se determinan aquellas actividades complementarias en contraposición con las motorizadas. Las Comunidades Autónomas han incluido las Vías Pecuarias, no sólo porque es un patrimonio de la Comunidad que protege las vías trashumantes, sino por su función como corredores ecológicos y como potenciales rutas por las que desarrollar la práctica de actividades no motorizadas, respetando el acceso de los propietarios a los terrenos agrícolas y forestales conlidentes.

Trasladando este concepto a nuestro ámbito de estudio, el concepto de no motorizado se refiere a lo que no está relacionado con medios mecánicos de tracción o transporte.

Entonces, cuando a lo largo de todo el documento se haga referencia a itinerarios no motorizados, se estará hablando de aquellos recorridos que disponen de algún tipo de señalización, independientemente de que su uso sea preferentemente



pedestre, ciclista, ecuestre, o cualquier otro, y tratando de evitar aquellos itinerarios que puedan ser realizados en su mayor parte por vehículos a motor, o aquellos que discurren por tramos urbanos.

De la misma manera, cuando se haga referencia al término de sendero señalizado<sup>1</sup>, se hará referencia a aquellos senderos marcados con signos convencionales, señales, pintura, hitos, marcas, etc., e indicaciones destinadas a facilitar su utilización en recorridos a pie.

En cualquier caso, aunque desde el Programa de Caminos Naturales, y la mayor parte de los itinerarios no motorizados que se mencionan en este estudio, existe una clara tendencia a considerar con un mayor grado de detalle a aquellos con un uso pedestre, ciclista y ecuestre, se van a tratar otro tipo de itinerarios que también podrían considerarse como no motorizados: *mushing*, *nordic walking*, o circuitos permanentes de orientación, cada uno de ellos con un diferente grado de desarrollo, pero con cierta potencialidad en cuanto al desarrollo de futuras rutas señalizadas.

---

<sup>1</sup> Términos acordados en el II Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña. Mesa técnica I "Terminología en la Normativa de ENP". Jaca 17-19 octubre 2003



### 3. ANTECEDENTES

En el presente trabajo, se ha tomado como referencia el estudio denominado “*Inventario y Diagnóstico de Infraestructuras no motorizadas en España*”, realizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con la colaboración de la Fundación Biodiversidad (dependiente del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino), entre los años 2005-2006, y presentado en febrero 2007.



Figura 1: Red de infraestructuras no motorizadas.

Fuente: *Inventario y Diagnóstico de Infraestructuras no motorizadas en España*. Fundación Biodiversidad y Fundación de Ferrocarriles Españoles. 2007

Éste trata de ser un compendio de todos los itinerarios señalizados y adecuados que discurren sobre infraestructuras que en su mayor parte tienen un uso restringido a la movilidad no motorizada sobre todo el ámbito territorial.

Los objetivos fundamentales eran conocer el emplazamiento, distribución y las características de los itinerarios no motorizados que recorrían el país, pretendiendo reunir así toda la información en un sólo documento que se podría actualizar con nuevos itinerarios operativos, realizar un análisis de los datos recopilados y, con la ayuda de las herramientas adecuadas, llevar a cabo un diagnóstico del estado de la cuestión, mediante un Diagnóstico DAFO, con el que exponer la actual situación.

El resultado fue el inventariado de 537 itinerarios no motorizados que discurrían a lo largo de un total de 38.491 km.



Entre las principales infraestructuras inventariadas se detallaban:

- Caminos Naturales
- Vías Verdes
- Senderos de Gran Recorrido homologados y señalizados.
- Vías Pecuarias acondicionadas y señalizadas como itinerarios de uso público.
- Caminos de servicio de canales y conducciones de agua de uso público.
- Carriles bici y paseos peatonales interurbanos de longitud superior a 10 km.

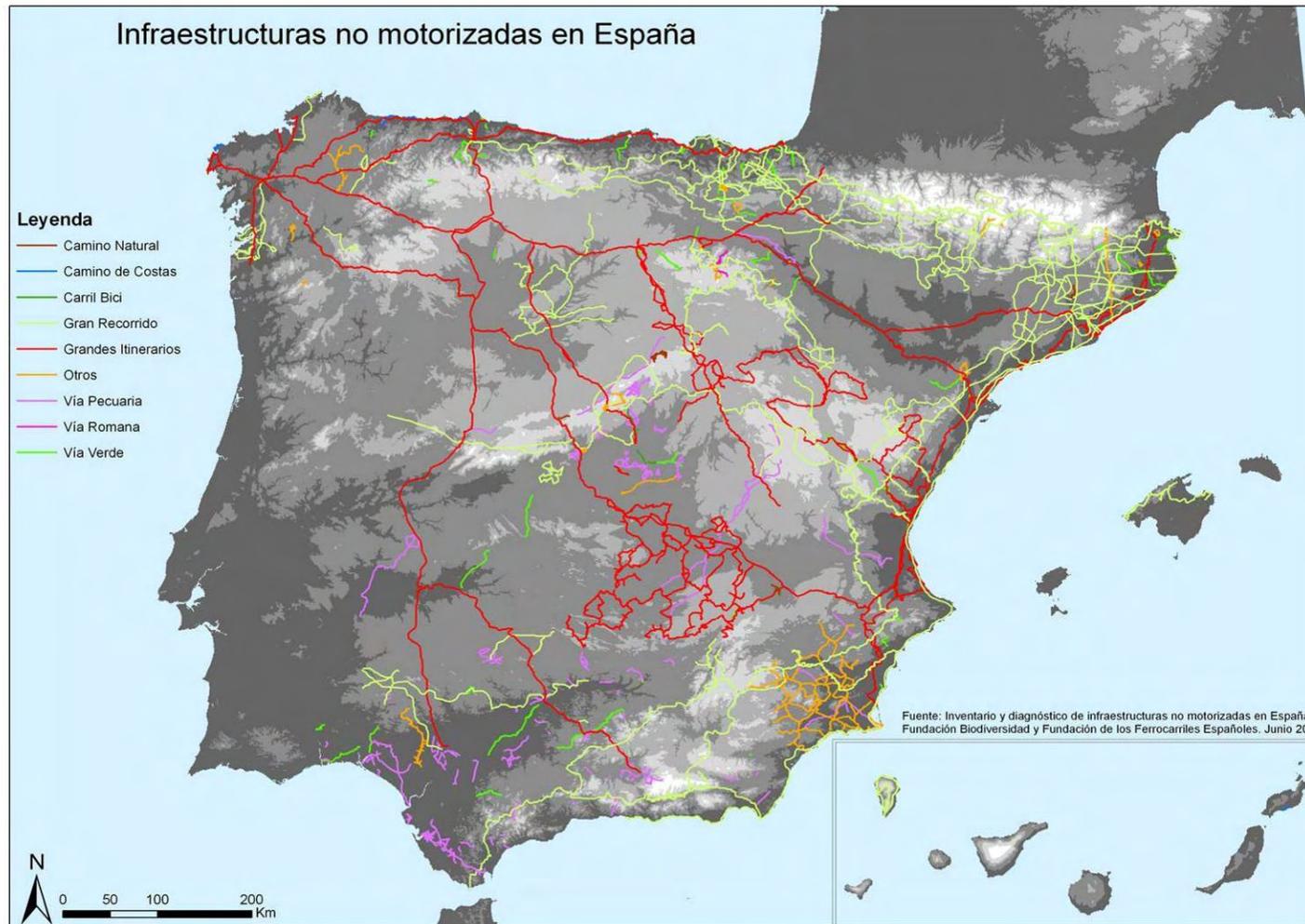


Figura 2: Red de infraestructuras no motorizadas.

Fuente: Inventario y Diagnóstico de Infraestructuras no motorizadas en España. Fundación Biodiversidad y Fundación de Ferrocarriles Españoles.



## 4. METODOLOGÍA DE TRABAJO.

A la hora de abordar el estudio y establecer un planteamiento general del trabajo y sus fases, se parte de la base de varias cuestiones previas a tener en cuenta:

- El marco de trabajo es tremendamente amplio; siendo necesario reseñar la organización territorial del Estado español, la diferencia de competencias en cada uno de los territorios y, por tanto, la gran cantidad de entidades involucradas en la creación de redes de itinerarios.
- Información dispersa y poco homogénea en su desarrollo.
- Dificultad a la hora de acotar qué tipos de itinerarios deberían incluirse en el estudio.
- Desarrollo incipiente de nuevas redes de itinerarios no motorizados.

La elaboración del presente estudio se ha realizado en base al siguiente esquema:

1. Búsqueda de bibliografía, publicaciones, estudios e informes, que guarden alguna relación con los itinerarios no motorizados.
2. Establecimiento de contactos con los representantes de entidades relacionadas, tratando de buscar la participación, colaboración e implicación de los responsables de los distintos programas e itinerarios, en todos los niveles territoriales, tanto a nivel estatal como autonómico.
3. Reuniones y entrevistas en profundidad con los responsables de los programas para poder recabar la información necesaria, tanto presencialmente como vía e-mail o por teléfono.
4. Análisis de la información recogida. Tratamiento de datos mediante tablas y gráficos y redacción de los distintos apartados.
5. Diagnóstico de la situación de las infraestructuras no motorizadas en España.



## 5. DESCRIPCIÓN DE LAS DIFERENTES TIPOLOGÍAS DE ITINERARIOS NATURALES

Las tipologías de infraestructuras no motorizadas se han establecido en función de diversos factores: si el entramado que conforman presenta un grado de desarrollo elevado, poseen una estructura organizada y coordinada, si hay establecidos criterios de señalización y/o marcaje que tratan de ofrecer una homogeneidad, independientemente del organismo que lo promueva, ya que en unos casos será una entidad la que centralice las actuaciones pero en otros la dispersión de promotores, bien a nivel autonómico bien a nivel local, puede ser muy elevada.

En cualquier caso, no es posible organizarlos en función del uso preferente puesto que puede ser compartido; sin embargo sí se puede observar que en la mayor parte de los grupos de itinerarios existe un uso preferentemente pedestre: Caminos Naturales, GR, Sendas Litorales, Vías Pecuarias, etc. compartido y compatible con otros como el ciclista y el ecuestre. El grupo de itinerarios que le sigue en importancia es el que se señala fundamentalmente para realizar con bicicleta, es el caso de Anillos Verdes o rutas señalizadas para BTT. Además de la Rutas Hípicas, se ha añadido un apartado en el cual se plantea que existen otros tipos de Itinerarios no motorizados diferentes de los tres mencionados y que pueden cobrar con el tiempo cierta relevancia y alcanzar un elevado grado de desarrollo.

Los grupos que se han establecido son los siguientes:

1. Caminos Naturales
2. Vías Verdes
3. Senderos señalizados y homologados (GR, PR y SL)
4. Caminos de Santiago
5. Vías Pecuarias acondicionadas y señalizadas como itinerarios de uso público
6. Sendas Litorales
7. Itinerarios en Espacios Naturales Protegidos
8. Anillos Verdes
9. Caminos Fluviales
10. Itinerarios temáticos de especial relevancia histórica
11. Itinerarios señalizados para bicicleta



12. Rutas hípicas
13. Senderos Accesibles
14. Otras tipologías de actividades recreativas-deportivas no motorizados

En los Caminos Naturales, Vías Verdes, Senderos de Gran Recorrido y Caminos de Santiago se ha tratado de seguir en la medida de lo posible un mismo esquema descriptivo, como el que se reproduce a continuación.

1. Introducción.
2. Entidades promotoras u otras entidades relacionadas con la puesta en marcha de estos programas y sus Competencias.
3. Antecedentes a la puesta en marcha de cada uno de los programas. Por qué surge la creación de estos programas o redes.
4. Marco normativo.
5. Existencia de Planes Estratégicos, Planes Directores en marcha o en proyecto, proyectos futuros, a nivel global.
6. Acciones de difusión que se hayan puesto en marcha: organización de eventos importantes, publicaciones, páginas web, etc.
7. Datos técnicos del programa: análisis de los senderos desde un punto de vista técnico: número de caminos, longitud, infraestructura ambiental predominante, tipo de señalética existente y otras que concurren, y otros elementos asociados, accesibilidad y compatibilidad de usos, etc.
8. Cualquier otro tema que se considere de interés y que no quede incluido en los apartados anteriores.

Sin embargo, en el resto de los casos ha sido muy complicado trabajar sobre este esquema. Ello se debe a que en los itinerarios mencionados existe un organismo que centraliza y/o que puede ofrecer una información global sobre ese itinerario, y en el resto las posibilidades sobre el acondicionamiento de itinerarios señalizados provienen de diversos promotores, bien sea desde CC.AA., bien sean iniciativas desde cualquier entidad pública o privada; además, hay que considerar la disparidad, heterogeneidad y dispersión de la información.



## 5.1. Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados

### 5.1.1. Introducción.

En el año 2003 se puso en marcha el Programa Caminos Naturales-Vías Verdes cuya doble denominación responde a la existencia de dos grandes grupos de actuaciones en el Ministerio:

- *Caminos Naturales*: con actuaciones en distintos tipos de terrenos públicos (dominios públicos, áreas de servidumbre pública, senderos de montaña, etc.) que no han tenido una finalidad ferroviaria. En estos caminos, se siguen los cursos de los ríos, Vías Pecuarias y otro tipo de itinerarios (caminos de montaña de gran o pequeño recorrido, sendas costeras, etc.) y presentan en su recorrido mayor variedad y dificultad. Su denominación viene asociada al término “Camino Natural de...”
- *Vías Verdes*: se centra en la recuperación y transformación de antiguos trazados ferroviarios en desuso. Se caracterizan porque presentan unas características adecuadas para un uso reposado, dadas las pendientes y trazados exigidos para las vías férreas. En este caso, la denominación que se utiliza es la de “Camino Natural-Vía Verde de...”.

El Programa de Caminos Naturales finalmente ha pasado a denominarse *Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados*, en base al objetivo de crear una red formada por distintos tipos de Itinerarios Naturales que permita el desarrollo rural sostenible en el territorio así como dar un servicio a la población que demanda incipientemente actividades e infraestructuras que le permitan el acercamiento a la naturaleza y al medio rural.

Uno de los puntos claves de este Programa es la rehabilitación y reutilización de antiguas infraestructuras de transporte, Vías Pecuarias, plataformas de ferrocarril, caminos de sirga, caminos tradicionales en desuso, permitiendo así su revalorización por parte de la población.

### 5.1.2. Entidad promotora

La entidad que promueve el Programa de Caminos Naturales, actualmente denominado Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados, es el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a través de su Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural.



### 5.1.3. Antecedentes

En el año 1993 desde la Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial perteneciente al aquel entonces denominado Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), con los trabajos preparatorios para el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, se creó el denominado *Plan Tejido Verde*, con el objeto de reutilizar las infraestructuras históricas o dominios públicos como itinerarios no motorizados (para su utilización como caminos para peatones, senderistas y bicicletas, prioritariamente), que en un primer momento, se centró en las líneas férreas abandonadas, o en desuso, como elementos fundamentales para promover la movilidad sostenible, la educación ambiental, el turismo ecológico y ambiental, alternativo y complementario del turismo de sol y playa, y un desarrollo rural ambientalmente sostenible. En el desarrollo del “*Plan Tejido Verde*” colaboró activamente la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. El primero de estos caminos que se construyó en 1992 fue el Carrilet en Girona, que entró en funcionamiento totalmente cuatro años más tarde.

Ya en el año 1996, en el marco del recién creado Ministerio de Medio Ambiente, el Programa de Caminos Naturales cambia su orientación al incorporar otros itinerarios



distintos a la recuperación de trazados abandonados para uso ferroviarios, incluyendo actuaciones sobre otro tipo de infraestructuras de transporte que se habían quedado obsoletas, a pesar de que ejercieron

una gran influencia en otras épocas, tal es el caso de: Caminos Reales, Vías Pecuarias, Caminos de sirga, senderos de montaña, senderos de ribera y caminos de servicio de antiguos canales.

Todas estas infraestructuras, caracterizadas por discurrir por zonas de gran valor ecológico, a los que acceder resulta más difícil, puesto que se emplazan en zonas de menor desarrollo económico, se presentaban especialmente atractivas para su reconversión en caminos o senderos naturales.

Hasta ese momento, la mayor parte de los caminos recuperados en el marco del Programa Caminos Naturales, poseían una longitud inferior a 50 km y las actuaciones se encontraban muy dispersas en el territorio. La existencia de una mayor demanda de itinerarios con mayor longitud y mejor conectados llevó a red denominar el Programa Itinerarios Naturales no Motorizados, o Programa de la Red de Itinerarios Naturales, con la filosofía de que las actuaciones se integraran en una única malla a nivel nacional, la Red de Caminos Naturales con otra de



itinerarios de gran longitud mediante la recuperación de infraestructuras existentes, Vías Pecuarias, plataformas de ferrocarril, caminos de sirga, caminos tradicionales en desuso, y en general, vías de comunicación históricas, adaptándolas para un uso alternativo para el que inicialmente fueron concebidas. El punto de inflexión tuvo lugar con la puesta en marcha del Camino Natural del Ebro.



*Figura 3: Camino Natural del Ebro.*

*Fuente: Archivo Prames.*

La principal motivación de esta Red es la promoción de la educación y el turismo ambiental, así como la movilidad sostenible a un nivel general de integración física del territorio español, con la ventaja añadida de que permite acercarse a objetivos más próximos como el paisaje y la cultura local de gran valor y diversidad.

Los objetivos de esta Red de Itinerarios Naturales integran los objetivos y actuaciones del Programa Caminos Naturales:

- Mantener el uso público de las infraestructuras de comunicación en desuso próximas a desaparecer.
- Dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos.
- Favorecer a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza, tratando al mismo tiempo de dar a conocer aquellas zonas consideradas de interés nacional.
- Favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.



El Programa tuvo un importante impulso tras el Acuerdo del Consejo de Ministros del 24 de julio de 2009, mediante el cual se reconocía este programa, como una herramienta básica para el desarrollo sostenible del turismo en las zonas rurales, y se encomienda a trabajar conjuntamente entre el Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino y el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio mediante la adopción de medidas, y que se traducen en dos pilares básicos:

- La consolidación de la Red Nacional de Itinerarios no Motorizados (Caminos Naturales y Vías Verdes), en el marco de un uso turístico responsable del patrimonio natural y cultural.
- La creación de una marca que reúna aquellos productos turísticos/alojamientos vinculados a la Red Nacional.

El Acuerdo ratifica la validez del conjunto de actuaciones hasta ahora emprendidas por ambos Departamentos, avala su continuidad de forma armónica, coherente e integrada e incorpora dichas actuaciones a la consolidación de la Red Nacional de Itinerarios no Motorizados (Caminos Naturales y Vías Verdes) como una trama activa de espacios de alto nivel de acogida para los ciudadanos, en el marco de un uso turístico responsable de nuestro patrimonio natural y cultural.

Con ello se pretende dar un uso alternativo a aquellas infraestructuras (Vías Pecuarias, líneas de ferrocarril, carreteras abandonadas o caminos históricos) en las que ha caído en desuso la finalidad con la que fueron creadas, con el objetivo de mantenerlas funcionales, dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos y favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación. En este sentido, los itinerarios de los Caminos Naturales y Vías Verdes poseen un potencial que permite el desarrollo turístico sostenible de las zonas que recorren.

Según establece el Acuerdo, los resultados de esta nueva línea serán realizar, en el marco del consenso y la colaboración entre administraciones y sectores implicados:

- El acondicionamiento de las infraestructuras formulando en su conjunto una malla trabada que permita definir una Red Nacional coherente, armónica y equilibrada.
- Inventarios de los recursos naturales y culturales a lo largo de los itinerarios, que aseguren su plena integración en los espacios naturales y paisajes que atraviesan.
- La creación de una marca de carácter voluntario que reúnan aquellos productos turísticos/alojamientos de turismo rural vinculados a la Red



Nacional de Itinerarios no Motorizados y que contribuyan de una manera eficaz al desarrollo sostenible del medio rural en que se ubiquen.

- La promoción y divulgación de los recursos turísticos vinculados a los Caminos Naturales y a las Vías Verdes, fomentando el empleo y la diversificación de actividades en el medio rural.

Para todo ello, los Ministerios de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino e Industria, Turismo y Comercio colaborarán para que esta Red suponga un elemento adicional singular en el marco del Plan del Turismo Español Horizonte 2020, para hacerlo más competitivo y sostenible, aportando el máximo bienestar social, así como para impulsar la puesta en marcha de un club de producto turístico vinculado a los Caminos Naturales y Vías Verdes, que sirva para mejorar la articulación de la oferta turística privada. Adicionalmente, las medidas a tomar (según el Acuerdo del Consejo de Ministros), son las siguientes:

- Ambos Ministerios intercambiarán información y promoverán la colaboración para mejorar el conocimiento de las relaciones entre el patrimonio natural y el sector turístico, y sus interacciones, y colaborarán en la elaboración de programas de actuación para la creación de productos turísticos que contribuyan a incrementar la competitividad internacional de los destinos.
- Establecerán estrategias de divulgación conjunta de las actuaciones realizadas y diseñarán y desarrollarán campañas de sensibilización, así como colaborarán para la organización de congresos, encuentros o actividades similares de mutuo interés.
- Promoverán la participación mutua en sociedades públicas, foros y ámbitos específicos creados para la gestión de proyectos y actuaciones concretas.
- Promoverán la necesaria coordinación con las Comunidades Autónomas, las Corporaciones Locales y entidades privadas en la adecuación de las actuaciones de desarrollo turístico, desarrollo rural y de gestión de los recursos naturales, dentro de un marco de sostenibilidad, para lo que suscribirán los correspondientes convenios.

#### **5.1.4. Inversiones para el desarrollo del Programa**

Desde su creación, el Programa ha puesto en servicio 76 itinerarios, con una longitud total 4.174 kilómetros. La inversión realizada por el entonces Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino hasta finales del año 2010 desde la puesta



en marcha del citado Programa es de 146 mill. €, beneficiando a cientos de municipios.

En la siguiente tabla se puede comprobar cómo los nuevos kilómetros de Caminos Naturales ejecutados anualmente han ido aumentando con un importante incremento en los últimos años. Se observa un incremento exponencial en los dos últimos años debido, principalmente, a las inversiones procedentes del Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo (Plan E).

Este aumento se ha visto incrementado por la puesta en servicio de grandes caminos como los de la Cordillera Cantábrica, Tenerife, Fuerteventura o Menorca.

<b>Inversiones</b>					
<b>Inversión Caminos Naturales (millones de €)</b>			<b>Kilómetros Caminos Naturales</b>		
<b>Año</b>	<b>Anual</b>	<b>Acumulada</b>	<b>Año</b>	<b>Anuales</b>	<b>Acumulados</b>
<b>1993</b>	0,3	0,3	<b>1993</b>	12	12
<b>1994</b>	0,2	0,5	<b>1994</b>	8	20
<b>1995</b>	2,8	3,3	<b>1995</b>	37	57
<b>1996</b>	1,9	5,2	<b>1996</b>	45	102
<b>1997</b>	2,2	7,4	<b>1997</b>	64	166
<b>1998</b>	3	10,4	<b>1998</b>	71	237
<b>1999</b>	5	15,4	<b>1999</b>	143	380
<b>2000</b>	6,2	21,6	<b>2000</b>	174	554
<b>2001</b>	6,5	28,1	<b>2001</b>	175	729
<b>2002</b>	8,4	36,5	<b>2002</b>	183	912
<b>2003</b>	6,8	43,3	<b>2003</b>	117	1029
<b>2004</b>	5,5	48,8	<b>2004</b>	136	1165
<b>2005</b>	5,6	54,4	<b>2005</b>	119	1284
<b>2006</b>	10,6	65	<b>2006</b>	225	1509
<b>2007</b>	11,8	76,8	<b>2007</b>	350	1859
<b>2008</b>	12	88,8	<b>2008</b>	550	2503
<b>2009</b>	38,2	127,0	<b>2009</b>	702	3205
<b>2010</b>	18,9	146,0	<b>2010</b>	969	4174

Tabla 1. Inversiones Programa de Caminos Naturales

Fuente: [www.marm.es/caminosnaturales](http://www.marm.es/caminosnaturales)



Las dos gráficas siguientes representan la evolución de las inversiones (en kilómetros construidos y en millones de €).

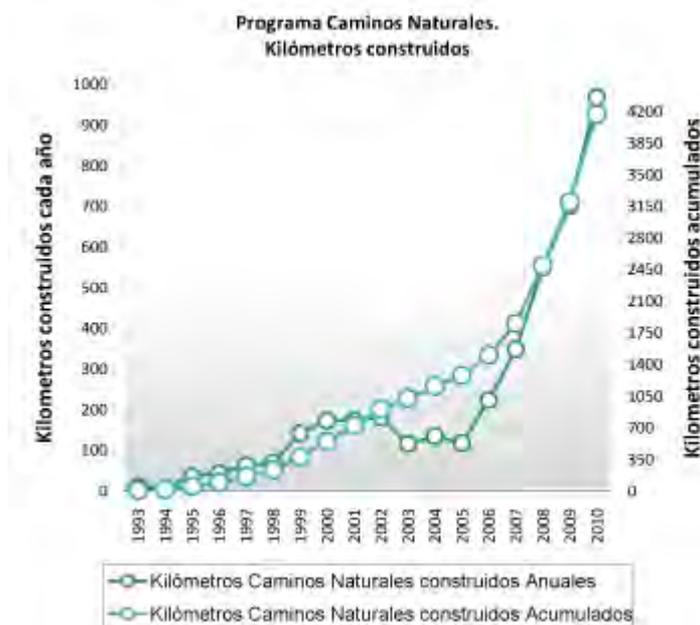


Figura 4: Kilómetros construidos Programa de Caminos Naturales.

Fuente: [www.marm.es/caminosnaturales](http://www.marm.es/caminosnaturales)

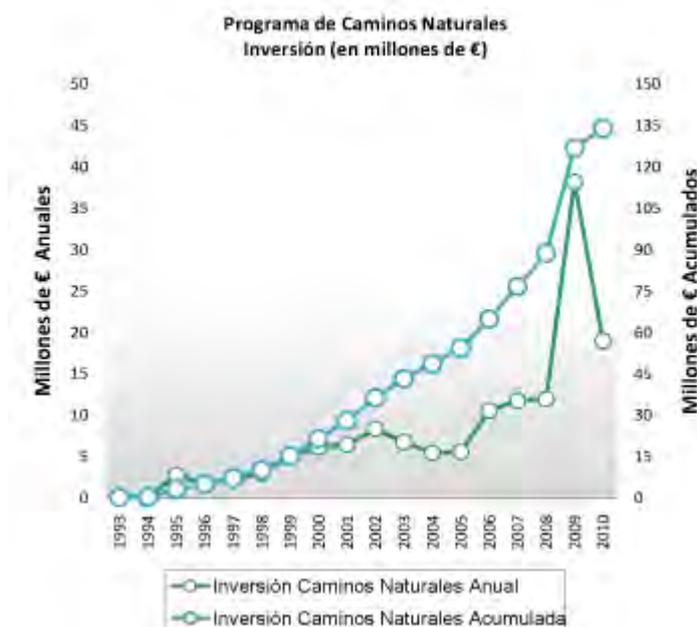


Figura 5: Inversiones Programa de Caminos Naturales (mill €).

Fuente: [www.marm.es/caminosnaturales](http://www.marm.es/caminosnaturales)



En cualquier caso, se plantea que los costes para la puesta en marcha de la Red de Itinerarios Naturales se repartan de la siguiente manera:

1. El acondicionamiento de las infraestructuras (en el que se incluyen estudios de viabilidad, proyectos, ejecución) son financiados en una parte significativa por el propio Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el resto será aportado mediante convenios y protocolos de colaboración con las CC.AA. para determinar el reparto de tareas entre ambas Administraciones.
2. Los costes de mantenimiento y promoción. En su fase inicial, el mantenimiento corre a cargo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, sin embargo la promoción de programas recreativos o culturales de los itinerarios de largo recorrido serán asumidos por las Administraciones Autonómicas, aunque en los protocolos o convenios que se firmen se contemplan otras alternativas para el mantenimiento.

En el caso del Camino Natural del Ebro, la promoción y el mantenimiento la ha realizado el propio Ministerio y, posteriormente, se realizará de la misma manera con el resto de CN fluviales: el Camino Natural del Tajo, el Camino Natural del Guadiana y el Camino Natural de Agua Soriano.

Al margen de aquellas actuaciones en las que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente es el único promotor también existen itinerarios con otros promotores. En este caso, las obligaciones de este último son: facilitar la disponibilidad de los terrenos, elaborar el proyecto según los criterios que marca el Ministerio y el mantenimiento y la promoción del camino y disponer de un seguro de responsabilidad civil. En contrapartida, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente realiza el control de la calidad de los proyectos, el encargo del concurso para la ejecución, la ejecución de la obra y la entrega de la obra al promotor.

### **5.1.5. Planes Estratégicos y Planes Directores**

Desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente se está elaborando un Plan Director de la Red de Itinerarios Naturales que tendrá una vigencia de 10 años.



Tal y como se ha comentado, este plan tratará de dotar al Estado de una red de itinerarios de gran longitud con la recuperación de infraestructuras existentes, en desuso o no y completa los objetivos del Programa de Caminos Naturales planteados inicialmente y que se concretan en:

- Promover la calidad de vida y la salud de la población, así como colaborar en la educación ambiental.
- Desarrollar el turismo ambiental y cultural.
- Poner en valor de los recursos patrimoniales naturales y culturales disponibles.
- Promover la movilidad sostenible.
- Defender los Dominios Públicos Hidráulico y Marítimo – Terrestre.

En este plan se establece que deberá realizarse una propuesta de categorías y trazados que deberán estar en servicio en el año 2020, en base a tres niveles:

- *Nacionales*: itinerarios de gran recorrido con más de 300 km de longitud, que transcurren por amplias zonas del territorio. Por ejemplo, el CN del Ebro. También se incluyen en este grupo aquellos que aunque tengan menor longitud, permiten o contribuyen a cerrar el mallado de los caminos de largo recorrido.
- *Regionales*: itinerarios entre 150-300 km. Son aquellos itinerarios regionales o que conectan con la red principal, favoreciendo el acceso a extensas zonas del territorio, de interés para la educación y el turismo ambiental, p.ej. El CN de la Palma.
- *Complementarios*: itinerarios con una longitud inferior a 150 km. Son caminos de recorrido limitado, que pueden conectar con los de los otros tres niveles, y sean de interés a nivel de las administraciones o instituciones locales para la potenciación de la movilidad sostenible del territorio.

Estos trazados se apoyarán en Vías Pecuarias, senderos de ribera, caminos de sirga y vías de comunicación históricas, pero con una característica común, que tengan un desarrollo mayor de 100 km.

Tras la puesta en marcha del CN del Ebro, en la actualidad se continúa trabajando en el acondicionamiento de los grandes itinerarios: Tajo, Guadiana, Guadalquivir, etc. y en la difusión exterior de estos proyectos para que puedan integrarse en las grandes redes internacionales.



Se plantea que en este periodo de tiempo la red alcance los 8.000 km.

Dicho plan deberá estar consensuado por las Administraciones Territoriales y los demás agentes sociales. Un ejemplo de ello es que una vez que se pone en servicio uno de estos Caminos Naturales, se trata de compatibilizar su señalización con la propia de los senderos de gran recorrido y conseguir la homologación por parte de la FEDME, es el caso del CN del Ebro que al mismo tiempo se considera como Sendero de Gran Recorrido GR 99.

De igual forma, éste deberá estar consensuado por las Administraciones Territoriales y los demás agentes sociales, puesto que se pretende que en esa malla, queden incluidas las actuaciones de las diversas Administraciones Autonómicas, provinciales o locales.

El Plan Director tiene varios condicionantes:

1. Disponibilidad de terrenos. Las infraestructuras deberán estar ubicadas en terrenos públicos o reservados para uso público, márgenes de los ríos en el interior, franja costera en el litoral, Vías Pecuarias importantes.
2. Con estos condicionantes se pueden definir los grandes itinerarios:
  - Mallado Este – Oeste: a lo largo de los ríos Ebro, Duero, Tajo, Guadiana, Guadalquivir, Júcar y Segura.
  - Mallado Norte-Sur: a lo largo de las cañadas reales.
3. Disponibilidad presupuestaria, cuyos condicionantes ya se han apuntado en el apartado, Costes e inversiones para el Desarrollo del Programa.

A estos grandes itinerarios asociados a espacios de dominio público cabe añadir aquéllos otros trazados que den continuidad a estos itinerarios de gran longitud, permitan la conexión entre otros caminos ya construidos o posibiliten el acceso a lugares de interés ambiental o cultural. Todo ello siempre que el desplazamiento sea en condiciones de movilidad sostenible no motorizada.

Como consecuencia de lo anterior, los elementos básicos del Plan de Itinerarios Naturales que permiten identificar los posibles trazados del Plan son los siguientes:

- Utilización de las zonas de servidumbre de tránsito de los dominios públicos marítimo-terrestre, e hidráulico (costas y riberas).



- Posibilidad de conectar los Caminos Naturales e itinerarios de largo recorrido existentes (GR) mediante nuevos itinerarios sobre terrenos públicos.
- Facilitar el acceso a centros de interpretación y elementos básicos de los espacios naturales existentes.
- Conectar con las rutas histórico-culturales (camino de Santiago, Ruta del Quijote, etc.) o turísticas existentes.
- Permitir los desplazamientos a pie y en bicicleta (movilidad sostenible) en condiciones de seguridad para los usuarios.

### 5.1.6. Acciones de difusión relevantes

#### 5.1.6.1. Eventos

En el marco de este Programa, uno de los eventos más relevantes que se han organizado es la Jornada denominada de *Caminos Naturales. Hacia la puesta en valor de los itinerarios naturales no motorizados*, celebrada en Madrid el 3 de junio de 2010. Además de realizarse diversas exposiciones sobre las diferentes tipologías de itinerarios, se planteó la puesta en marcha del Observatorio de Caminos Naturales e Itinerarios no Motorizados. Los principales temas expuestos son los siguientes:

- Los ejes de desarrollo: plataformas de ferrocarril, Vías Pecuarias, caminos públicos
- Las Vías Verdes como integrante de los Caminos Naturales
- Los itinerarios naturales desde la perspectiva de las federaciones: Federaciones de montaña y ciclismo.
- La promoción de los itinerarios no motorizados
- Los itinerarios no motorizados desde la perspectiva de su construcción
- Otras actuaciones del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en materia de senderos y ecoturismo

#### 5.1.6.2. Publicaciones

La publicación de referencia sobre Caminos Naturales es la Guía de los Caminos Naturales de España, en la cual se incluyen textos detallados de cada uno de ellos, los que se encuentran habilitados, así como cartografía complementaria a escala 1:20.000. En el año 2010, esta publicación iba por su tercera edición.

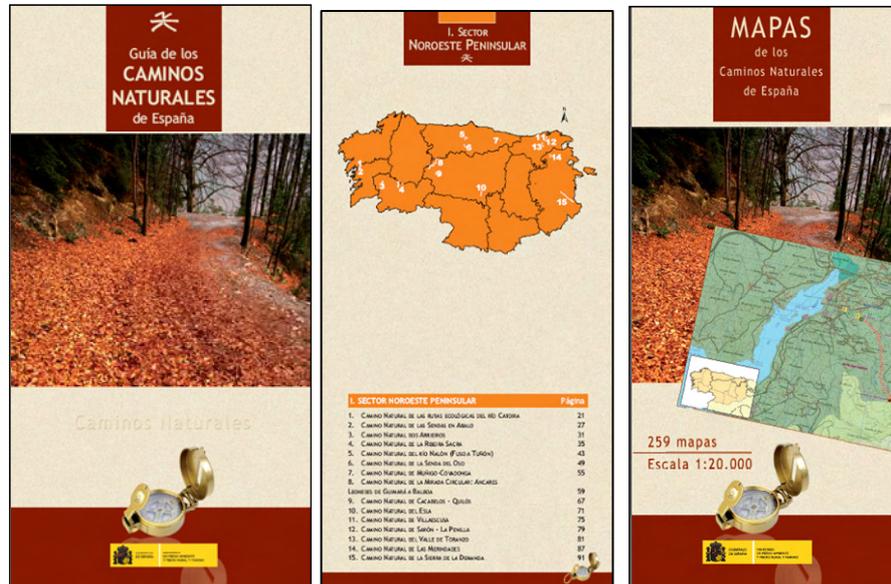


Figura 6: Guía de los Caminos Naturales de España.

Fuente: [www.marm.es/caminosnaturales](http://www.marm.es/caminosnaturales)

### 5.1.6.3. Páginas Web

A través de la página Web del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino es posible consultar todos los Caminos Naturales que se encuentran disponibles, a través de un mapa de España organizado por sectores y en los que se encuentran los enlaces de la información de cada uno de los Caminos Naturales.

Así, es posible consultar una información básica para poder recorrerlos: tríptico explicativo, cartografía, clasificación MIDE, descargas de GPS, enlaces de interés, etc. De todos ellos es el CN del Ebro, el único que dispone de una página Web específica (<http://www.caminosnaturales.com/ebro/>), y en la que se ofrece una información mucho más detallada por etapas, y donde se incluye un visor cartográfico.

### 5.1.7. Análisis técnico de los Caminos Naturales

Las principales características de los Itinerarios Naturales son las que se citan a continuación:

1. Similitud de diseño independiente del tipo de camino. Ello exige que tanto el proyecto como la construcción se realicen en base a criterios técnicos similares



y de calidad homogénea para todos los tipos. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente proporciona un patrón de calidad por medio de los directores de obra adscritos a la Administración o bajo su supervisión.

2. Segregación del tráfico no motorizado en los caminos. En aquellos tramos de los caminos de tráfico compartido se realiza, en la medida de lo posible, una segregación del tráfico motorizado del no motorizado, incrementando así la seguridad del usuario del camino. En cualquier caso, sólo se utilizarán tramos de tráfico compartido en aquellos sitios en los que sea ineludible.
3. Señalización homogénea. Ello mejora la percepción y satisfacción de su uso por parte de los usuarios cuando la señalización y el grado de conservación es el adecuado. El usuario requiere que la señalización responda a sus necesidades de orientación y conocimiento fiables, y que la infraestructura no suponga un riesgo para su persona en condiciones normales de utilización.
4. Conservación adecuada. Se requiere que las infraestructuras estén bien conservadas para que puedan ser recorridas sin ningún tipo de riesgo.
5. Programas de información, seguimiento y gestión estándares. La puesta en marcha de este programa se apoya en un programa público de información, también homogénea, que responda las necesidades de información del público. La edición de publicaciones, audiovisuales, folletos y mapas son las base de la divulgación exterior.

Entre las actuaciones principales que tienen lugar, teniendo en cuenta las características anteriores, para el desarrollo del Programa destaca la consolidación del firme (drenajes), la rehabilitación/consolidación de antiguas infraestructuras, la creación de áreas de descanso o la rehabilitación de edificios, en muchos casos con centros de interpretación.

Los firmes varían tanto de dimensiones como en capacidad portante en función de la finalidad y tipo de Camino Natural. En senderos de montaña la anchura es de unos 1,5 m y se ejecutan con un simple removido y compactación manual del terreno, puesto que lo habitual es la inaccesibilidad de la zona para las máquinas, hasta las de pequeño tamaño. Generalmente este tipo de senderos son de uso exclusivamente peatonal.

Para otro tipo de senderos más accesibles, se conservan la anchura de 1,5 m pero se realiza una excavación del terreno natural y un aporte de zahorra para conformar el piso.



En cualquier caso, los firmes comunes se ejecutarán con especificaciones técnicas similares a las de las obras públicas lineales, en las que la plataforma varía entre 2 y 3 m de anchura.

El que haya un tipo u otro de plataforma depende de varios factores: de la disponibilidad de los terrenos y la orografía del terreno por donde va la traza.

Por tanto, es posible encontrar en la Red diferentes tipos de trazados: desde senderos con actuaciones sencillas de desbroce y anchura de 1,5 m a caminos de más de 3 m con un tratamiento similar al de alguna vía de comunicación que soportan vehículos a motor.

La inclusión de un camino en la Red depende no tanto de las características de la plataforma como de su continuidad y capacidad de mallado del territorio.

En el caso concreto de las Vías Verdes del Programa de Caminos Naturales, el acondicionamiento consiste en facilitar las condiciones de tránsito sobre estas plataformas ferroviarias y dotarlas de elementos de protección e información.

Los trazados ferroviarios sobre los que se acondicionan las Vías Verdes poseen características de gran interés tales como suaves pendientes y amplias curvas. Ello tiene como consecuencia que sean recorridos fáciles y cómodos, garantizando la accesibilidad universal, y para cuyo recorrido no es preciso poseer unas grandes condiciones físicas.

Se utilizan diferentes tipos de superficie, según si el uso de la Vía Verde está destinado a caminantes o ciclistas.

Como norma general, los cruces de las Vías Verdes con carreteras de un cierto nivel de tráfico se solucionan mediante pasos a diferente nivel. Si los cruces se encuentran en desnivel, se diseñan pasarelas o pasos inferiores para garantizar la seguridad. En el caso de las intersecciones al mismo nivel entre las Vías Verdes y otros viales de tráfico motorizado, se coloca señalización y restricciones al paso de vehículos a motor.

Además del acondicionamiento del trazado de las Vías Verdes, se reconstruyen puentes y viaductos para salvar los cauces de ríos y barrancos, manteniendo la tipología de los mismos, se construyen pasarelas y se instalan servicios y equipamientos complementarios: restauración, alojamiento, alquiler de bicicletas y caballos, centros de interpretación, etc., ubicándose en la medida de lo posible en antiguas estaciones ferroviarias rehabilitadas. A finales del año 2009, se habían rehabilitado 59 estaciones para acoger diversos usos y equipamientos turísticos y



culturales. Esta rehabilitación suele realizarse a través de políticas nacionales o regionales de creación de empleo (Escuelas Taller, Casas de Oficio...), de desarrollo rural y de implantación de nuevas formas de turismo activo y de calidad. Entre los proyectos previstos<sup>1</sup> se encuentran:

- La recuperación de la línea del ferrocarril Santander-Mediterráneo, que permitirá, a través de las comarcas de La Bureba y Merindades, recorrer a lo largo de más de 100 km la provincia de Burgos, con la posibilidad de enlazar en la capital con la ruta Jacobea.
- La ampliación de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz en la provincia de Albacete y su prolongación en la de Jaén a través de la Vía Verde del Segura, que constituirá otro importante eje no motorizado en el sureste peninsular a través del ferrocarril Baeza-Utiel, línea que nunca llegó a entrar en funcionamiento.
- Se están dando los primeros pasos para la recuperación como Vía Verde de la línea del ferrocarril Guadix-Almendricos en las provincias de Granada, Almería y la Región de Murcia. Y también han comenzado las obras de acondicionamiento de la Vía Verde del río Guadarrama (Madrid), en el término municipal de Móstoles (Madrid).
- Además, se tienen proyectadas las ampliaciones previstas en la Vía Verde de La Campiña (Córdoba-Sevilla); en la Vía Verde del Ferrocarril Vasco Navarro (Álava-Navarra), en la Vía Verde del Noroeste (Murcia) o, incluso, en la Vía Verde de la Sierra de la Demanda hasta los yacimientos de Atapuerca.

#### 5.1.7.1. Señalización

La señalización pretende dar al usuario seguridad y comodidad en la utilización de estos circuitos y a la vez sirve de ayuda para conservar y dar una sensación de cierto control dentro de cada recorrido. La señalización de uso público deberá conseguir un equilibrio entre sus necesidades básicas y su emplazamiento en el entorno. De esta forma se procurará evitar la proliferación desmedida de señales y la prevención de su impacto visual sobre el paisaje.

---

<sup>1</sup> Según la página Web [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com) (abril 2011).



El Programa Caminos Naturales dispone de un Manual de señalización de los Caminos Naturales fechado en junio de 2004 y revisado en 2011. Actualmente, se está trabajando en la elaboración de una nueva versión del mismo, estando prevista su publicación para este mismo año.

El Manual de Señalización tiene como objetivo principal el establecer unas normas básicas en la señalización de los Caminos Naturales, para regular su uso y a la vez conservar la calidad de los entornos que concurren, planteándose como una herramienta básica de referencia para los responsables de gestionar las actuaciones de señalización de uso público que vayan a ser instalados en estos espacios, además garantiza la unificación corporativa en todas las actuaciones que se realicen.

El manual trata tanto las soluciones técnicas a nivel constructivo como los desarrollos gráficos compositivos, para los elementos de la señalización de los Caminos Naturales.

Los diseños de las soluciones gráficas y constructivas se han elaborado siguiendo los siguientes criterios:

- Simplicidad en las formas para no interferir en el entorno visual.
- Universalidad en los elementos estructurales.
- Resistencia y durabilidad de los materiales al exterior.
- Mantenimiento mínimo.
- Bajo coste.
- Materiales respetuosos con el medio ambiente.
- Aspecto rústico de los materiales.
- Uso de la imagen como elemento principal de comunicación, utilizando códigos y pictogramas universales fácilmente identificables.

#### **5.1.7.2. Caminos Naturales en España**

En la Tabla que se reproduce a continuación, se muestran los Caminos Naturales que se encuentran en uso o en servicio. Se encuentran agrupados por Comunidades Autónomas y por provincias, especificándose también si pertenecen a una o más provincias (Tabla 2). Otros datos que se añaden en la medida que se ha podido encontrar información, son la longitud, el tipo de infraestructura ambiental



(canal, senda, trazado de F.C. abandonado), observaciones de carácter general, el tipo de firme, tipo de inversor y la entidad gestora.



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Guadix- Almendricos TM Serón</b>	Andalucía	Almería	11,5	Trazado F.C. Abandonado	Intersección con la Carretera A-334 – Viaducto junto a Ramil Alto y Ramil Bajo. Coincide en parte con la VV de Alanzora		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>La Sierra</b>	Andalucía	Cádiz	36	Trazado F.C. Abandonado	Estación Olvera-Puerto Serrano (coincide con la VV de La Sierra)	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Fundación Vía Verde de la Sierra
<b>Rota</b>	Andalucía	Cádiz	7,5	Trazado F.C. Abandonado	Rota- La Ballena		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Subbética</b>	Andalucía	Córdoba	65	Trazado F.C. Abandonado	Viaducto del río Guadajoz (enlaza con CN subbética)	Asfalto y tierra compacta	Administración Central	Consortio Vía Verde del Aceite
<b>Campaña cordobesa</b>	Andalucía	Córdoba	28	Trazado F.C. Abandonado	Valchillón (Córdoba)- Villanueva del Rey (Écija-Sevilla)	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Consortio Vía Verde de la Campaña
<b>Campaña sevillana, proyecto complementario, TM Écija</b>	Andalucía	Sevilla	30	Trazado F.C. Abandonado	Marchena a Valchillón		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Guadiana</b>	Andalucía	Huelva	17	Trazado F.C. Abandonado	Aldea Puerto de La Laja-Aldea Mina La Isabel (coincide con la VV del Guadiana)	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Mancomunidad de municipios de Beturia
<b>Los Molinos del Agua</b>	Andalucía	Huelva	36	Trazado F.C. Abandonado	San Juan del Puerto- Valverde del Camino. (Coincide con la VV de Los Molinos del Agua)	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Mancomunidad Campaña de Andévalo



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Litoral</b>	Andalucía	Huelva	47	Trazado F.C. Abandonado	Ayamonte-Gibraleón. El tramo de islacristina tiene un firme mixto de asfalto y tierra compactada en buen estado (coincide con la VV del Litoral).	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Consortio de la Vía Verde del Litoral en Proc de disol.
<b>Aceite</b>	Andalucía	Jaén	54	Trazado F.C. Abandonado	Jaén-Río Guadajoz (enlaza con CN subbética)	Asfalto y tierra compacta	Administración Central	Consortio Vía Verde del Aceite
<b>Itálica</b>	Andalucía	Sevilla	2	Trazado F.C. Abandonado	Sevilla-Camas	Tierra compactada	Administración Central	Ayuntamiento de camas
<b>Castejón de Monegros</b>	Aragón	Huesca	11	Senda	Circular Castejón de Monegros		Administración Central, Local o Autónoma	Ayto. Castejón Monegros
<b>Sifón de Albeida</b>	Aragón	Huesca	11	Canal	El sifón de Albelda-Estación del Sifón		Administración Central, Local o Autónoma	
<b>Pedro Saputo</b>	Aragón	Huesca	25,9	Canal	Almudévar-Proximidades del Gurrea de Gállego		Administración Central, Local o Autónoma	Riegos del Alto Aragón
<b>Camino Natural de la Presa de Lanuza</b>	Aragón	Huesca	3	Senda	Sallent de Gállego-Presa del embalse de Lanuza		Administración Central, Local o Autónoma	
<b>Camino Natural de la Sierra de San Quílez. TM de Binéfar (Huesca)</b>	Aragón	Huesca	10,8	Senda	Binéfar-Canal de Zaidín		Administración Central, Local o Autónoma	Ayto. Binéfar



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Comarca del Somontano</b>	Aragón	Huesca	51,4	Senda	Alquézar – Asque – Colungo – Alquézar-Las Almunias de Rodellar (18,2 Km.) – Salto de Bierge (18,5 Km.).		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Val de Zafán II</b>	Aragón	Teruel	6,64	Trazado F.C. Abandonado	Apeadero de Alcañiz-Estación de Arnés Lledo		Administración Central, Local o Autonómica	Turismo Comarca del Matarraña
<b>Val de Zafán</b>	Aragón	Teruel	30	Trazado F.C. Abandonado	Arnés-Valjunquera.		Administración Central, Local o Autonómica	Turismo Comarca del Matarraña
<b>Ribera del río Guadalaviar (entre la presa del Embalse del Arquillo y su unión con</b>	Aragón	Teruel	5	Canal	Barrio de San Blas (Teruel)-Presa del embalse de Arquillo de San Blas		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Ojos Negros</b>	Aragón	Teruel	48	Trazado F.C. Abandonado	Santa Eulalia-Puerto de Escandón (Tramos III y IV)		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Rio Nalón</b>	Principado de Asturias	Asturias	16	Trazado F.C. Abandonado	Une la VV que enlaza Fuso de la Reina y el Parque de Invierno de Oviedo con la Senda del Oso	Firme aglomerado y en ocasiones con asfalto	Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Senda del Oso</b>	Principado de Asturias	Asturias	9	Canal	Presa de Valdemurio – Santa Marina. Superposición con VV del oso el ramal Tuñon-Santa Marina.	Cemento/Hormigón	Administración Central/Autonómica	Mancomunidad de los Valles de Trubia



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Acondicionamiento ruta cordillera cantábrica (Asturias interior) GR 109</b>	Principado de Asturias	Asturias	602	Senda	Planes- Santa Eulalia de Oscos. Coincide parcialmente con los caminos históricos de la Vía de la Carisa y el Real Carmín de la Mesa y la Senda del		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Son Juny</b>	Islas Baleares	Mallorca	1	Senda	Sant Joan- Ntra. Sra. De la Consolación		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Camí de Cavalls (Fase I)</b>	Islas Baleares	Menorca	125	Senda	Maó-Sa Mesquida-Es grau-Favàritx-Addaia-Son Saura del Nord-Ses Salines de Fornells-Cala Tirant-Cavalleria-Binimel-Là-Els alocs-Cala pilar-La vall-Cala Morell-Far Nati -Ciutadella-Cala blanca... - Sant Esteve-Maó. Circular. Homologado como GR 223.		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Rehabilitación y mejora del GR 131 Y 14 y senderos PR en la isla de Fuerteventura</b>	Canarias	Las Palmas de Gran Canaria	256	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Rehabilitación senderos GR 130 y 131 y Albergues de Tigalate y Fuencaliente en la Isla</b>	Canarias	Santa Cruz de Tenerife	198	Senda	Coincidente con el GR 130: 159 km y el GR 131 El Bastón: 86,9 km.		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Recuperación y acondicionamiento del GR 131 en los espacios naturales protegidos forestales de Tenerife</b>	Canarias	Santa Cruz de Tenerife	76	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Sarón- La Penilla</b>	Cantabria	Cantabria	3	Senda	Sarón- La Penilla	Asfalto	Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Santa María de Cayón
<b>Villaescusa</b>	Cantabria	Cantabria	8	Trazado F.C. Abandonado	Obregón-Astillero. Coincide con la VV del Pas	Firme pavimentado	Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamientos de Villaescusa y Astillero
<b>Valle de Toranzo</b>	Cantabria	Cantabria	14	Senda	Ruta de Ontaneda (8,4 km). Ruta de Corvera (7,2 km)	Tierra compactada y asfalto en parte	Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Valle de Toranzo
<b>El Acequiión 1ª fase</b>	Castilla-La Mancha	Albacete	10	Canal	Paraje Huerta del Rey (inicio ramal El Acequiión)- Área recreativa (final ramal Ojos San Jorge). 2ª Fase: 25 km. VV de Alcaraz y Ruta de Don Quijote	Doble Firme: franja tierra compacta + franja asfalto	Administración Central	Ayuntamiento de Albacete
<b>Canales de María Cristina 2ª fase</b>	Castilla-La Mancha	Albacete	25	Canal	Paraje Huerta del Rey (inicio ramal El Acequiión)- Área recreativa (final ramal Ojos San Jorge). 2ª Fase: 25 km. VV de Alcaraz y Ruta de Don Quijote	Doble Firme: franja tierra compacta + franja asfalto	Administración Central	Ayuntamiento de Albacete
<b>Sierra de Alcaraz</b>	Castilla-La Mancha	Albacete	25,5	Trazado F.C. Abandonado	El Jardin- Proximidades del Santuario de Nuestra Señora de Cortés		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>La Jara</b>	Castilla-La Mancha	Toledo	59	Trazado F.C. Abandonado	Estaciones de Calera y Chozas- Santa Quitería (coincide con la VV de La Jara)	Asfalto y zahorra	Administración Central	Consorcio Vía Verde de la Jara
<b>Villacañas-Quintanar de la Orden</b>	Castilla-La Mancha	Toledo	25	Trazado F.C. Abandonado	Villacañas – Quintanar de la Orden		Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Campo Azálvaro</b>	Castilla-León	Ávila	14	Trazado F.C. Abandonado	Ávila-Urraca de Miguel	Tierra compactada	Administración Central	Ayuntamiento de Ávila
<b>Sierra de la Demanda</b>	Castilla-León	Burgos	52	Trazado F.C. Abandonado	Arlazón-Área recreativa de la Pradera	Tierra compactada y	Administración Central	AGALSA- Leader
<b>Vía Verde de las Merindades o del ferrocarril Santander Mediterráneo (Tramo de Santelices-Túnel de la Engaña)</b>	Castilla-León	Burgos	7	Trazado F.C. Abandonado	Santelices - Túnel de La Engaña		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Cacabelos-Quilós (enlace C Santiago y la Comarca del Bierzo)</b>	Castilla-León	León	5	Senda	Cacabelos-Quilós. Enlace Camino de Santiago y Comarca del Bierzo		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Esla</b>	Castilla-León	León	11	Trazado F.C. Abandonado	Valencia de Don Juan-Castrofuerte	Tierra compactada	Administración Central	Ayuntamiento de Valencia de Don Juan
<b>Mirada Circular (Guimara-Balboa) Fase I</b>	Castilla-León	León	70	Senda	Guimará – Balboa		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Hayedos y Robledales en Riaza</b>	Castilla-León	Segovia	84	Senda	Por la Sierra de Ayllón, 7 senderos circulares. Senda 1: 96 km.		Administración Central	Ayuntamiento de Riaza
<b>La Séquia</b>	Cataluña	Barcelona	25	Canal	Represa Balsareny-El Parque de l'agulla (Manresa)	Tierra compactada	Administración Central	Junta la acequia de Manresa



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Rio Manol</b>	Cataluña	Girona	2	Senda	Limite TM de Figueras y Vila-Sacra- límite TM de Vila sacra y Peralada.		Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Vila-Sacra
<b>El Ferro (1ª fase)</b>	Cataluña	Girona	9	Trazado F.C. Abandonado	Ripoll-Ogassa	Asfalto	Administración Central	Consortio de las Vía Verde de Gerona
<b>El Ferro (2ª fase)</b>	Cataluña	Girona	11	Trazado F.C. Abandonado	Ripoll-Ogassa	Asfalto	Administración Central, Local o Autonómica	Consortio de las Vía Verde de Gerona
<b>Vía del tren</b>	Cataluña	Girona	40	Trazado F.C. Abandonado	Parque de la Devesa (Girona)-Sant Feliu de Guixols	Asfalto	Administración Central	Consortio de las Vía Verde
<b>Carrilet</b>	Cataluña	Girona	57	Trazado F.C. Abandonado	Olot-Girona. Parque de la Devesa-Sant Feliu de Guixols	Tierra compactada	Administración Central	Consortio de las Vía Verde de Gerona
<b>Tossal Gros D' Alpicat</b>	Cataluña	Lérida	14,5	Senda	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sector del Tossal Gros, por senderos y pistas</li> <li>• Sector de la Acequia de Rovinals (6,9)</li> </ul>	Pavimento zahorra	Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento Alpicat
<b>Camí del Riu</b>	Cataluña	Lérida	16,4	Senda	Ermita Bustenit-Parc de la Mitjana		Administración Central, Local o	
<b>Pantano de Utxesa</b>	Cataluña	Lleida	14	Senda	Torres de Segre-Pantano de Utxesa		Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Torres de Segre
<b>Port de Vielha</b>	Cataluña	Lleida	14	Senda	Coincidente con el GR 211.5		Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Vielha



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Camino del Agua</b>	Cataluña	Lleida	28	Senda	Fuente de la Mena-Caldes de Boi		Administración Central, Local o Autonómica	Consell Comarcal de L'Alta
<b>Baix Ebre</b>	Cataluña	Tarragona	26	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Pinell de Brai-Tortosa. Comparte una parte del recorrido con el GR 99	Asfalto	Administración Central	Consell Comarcal del Baix Ebre
<b>Tierra Alta</b>	Cataluña	Tarragona	27	Trazado F.C. Abandonado	Estación Arnes-Lledó- Estación Pinell de Brai (conexión con CN Baix Ebre)	Asfalto	Administración Central	Consell Comarcal Terra Alta
<b>Ribera de Acebo</b>	Extremadura	Cáceres	13	Senda	Recorrido que consta de siete sendas. Senda 3:15 km		Administración Central, Local o Autonómica	Ayuntamiento de Acebo
<b>Vegas del Guadiana</b>	Extremadura	Cáceres	56	Trazado F.C. Abandonado	Villanueva de la Serena-Logrosán	Trazado superficial asfáltico	Administración Central	Consortio Vía Verde de las Vegas del Guadiana y Villuercas
<b>Carballiño</b>	Galicia	Ourense	16,7	Senda	Fonteantigua (Ourense) – O Varón. También llamado CN dos Arrieros	Caminos de herradura (grava y empedrado), pista de tierra	Administración Central, Local o Autonómica	Ayto. Carballiño
<b>Ribera Sacra</b>	Galicia	Ourense	47	Senda	Parado do Sil- Mon. De Santa Cristina: 7,9 km. Ruta del mon. De Santo estavo-Hermita Virxen do monte: 24,6 km. Ruta de Meiroás-Melón Baixo. Ruta de los Arcos. Ruta de San Xoán de Cachón	Pavimento zahorra	Administración Central, Local o Autonómica	Diputación provincial de Ourense e Inst.Orensano de Desarrollo



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Sendas de Abalo</b>	Galicia	Pontevedra	10	Senda	Senda del Camino Real. Senda de los Molinos de Viento de Abalo. Senda de Souto da Vila. Senda del Río Freixeiro.	Tierra	Administración Central, Local o Autonómica	Ayto. Catoira
<b>Rutas ecológicas del río Catoira</b>	Galicia	Pontevedra	12	Senda	Ruta del río San Cibrán (2,8 km). Ruta del río Catoria (3,1 km).	Tierra Compactada	Administración Central	
<b>Del Interior, Camino de San Rosendo (Celanova-Orense)</b>	Galicia	Orense	34,78	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Del Interior, Camino de San Rosendo (Porto Quintela-Celanova)</b>	Galicia	Orense	37,8	Senda	Comienza en Santa Comba, cerca del Parque Natural Baixa Limia-Serra do Xurés. Pasa cerca de la carretera OU-540.		Administración Central, Local o Autonómica	Xunta de Galicia
<b>Río Oja</b>	La Rioja	La Rioja	26	Trazado F.C. Abandonado	Casalarreina-Ezcaray. Conexión Con. De Santiago en Santo Domingo de la Calzada y GR 93 en Ezcaray	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Gob. De La Rioja (Consej. De Medio Ambiente).
<b>Río Cidacos</b>	La Rioja	La Rioja	34	Trazado F.C. Abandonado	Arnedillo- Calahorra	Asfalto y zahorra	Administración Central/Autonómica	Gob. De La Rioja (Consejo de Medio Ambiente).
<b>Valle del Lozoya</b>	Comunidad de Madrid	Madrid	48,3	Senda	Puente del Perdón – El Cuadrón. Se compone de cinco rutas		Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Complementario de Lozoya a Canencia.</b>	Comunidad de Madrid	Madrid	6	Senda	Puente del Perdón – El Cuadrón. Se compone de cinco rutas		Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Noroeste</b>	Región de Murcia	Murcia	45	Trazado F.C. Abandonado	Estación de baños de Mula-Caravaca de la Cruz	Asfalto y zahorra	Administración Central	Consorcio Vía Verde del Noroeste
<b>Plazaola-Trinitarios</b>	Comunidad Foral de Navarra	Navarra	1	Trazado F.C. Abandonado	Calle Camino de la Biurdana (Pamplona)-Parque de los Sentidos (Artico)	Tierra compactada	Administración Central, Local o Autonómica	Consorcio Turístico de Plazaola
<b>Plazaola</b>	Comunidad Foral de Navarra	Navarra	22	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Lekumberri (Navarra)-Plazaola. Coincide con la VV del Plazaola	Tierra compactada	Administración Central/ Local	Consorcio Turístico del Plazaola-Ayto. de Andoain
<b>Tarazónica</b>	Comunidad Foral de Navarra y Aragón	Navarra y Zaragoza	22	Trazado F.C. Abandonado	Tudela-lim. Zaragoza: 13 km. Lim. Navarra-Tarazona: 9km.	Asfalto y zahorra	Administración Central	Consorcio Vía Verde del Tarazonica
<b>Atxuriaga-Gallarta</b>	País Vasco	Vizcaya	11	Trazado F.C. Abandonado	Atxuriaga-Gallarta	Tierra compactada y asfalto	Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía ciclista y peatonal sobre ferrocarril del Plazola y conexión Parque Rural Olazar. T.M. Adoain</b>	País Vasco	Guipuzcoa	3,34	Trazado F.C. Abandonado	Andoain-Leitzarán	Tierra compactada y asfalto deteriorado	Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Alecha-Maeztu-Antoñana</b>	País Vasco	Álava	10,2	Trazado F.C. Abandonado	Entronca con el tramo Murieta (Navarra) a Antoñana (Álava) de 24,5 km		Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN terminados	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
Vasconavarro	Pais-Vasco Navarra	Álava-Navarra	23	Trazado F.C. Abandonado	Ermita de San Toribio – Murieta	Tierra compactada	Administración Central	Diputación Foral de Álava
Maigmó	Comunidad Valenciana	Alicante	22	Trazado F.C. Abandonado	Apeadero de Agost-Puerto del Maigmó	Pistas de tierra y asfalto	Administración Central	Diputación Provincial de Alicante
La Safor	Comunidad Valenciana	Valencia	6	Trazado F.C. Abandonado	Parc de l'Estació de Gandía-Oliva	Asfalto	Administración Central	Aytos. Gandía y Oliva
Camino del Ebro	7 Comunidades	8 Provincias	1150	Senda	Fontibre. Riu mar. Es coincidente con el GR 99. Discurre por Cantabria- Castilla y León- Navarra- Aragón- Cataluña		Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN en ejecución	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>CN Guadiana . Fase II</b>	Andalucía	Huelva	82,99	Senda		Varios (zahorra, asfalto, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Medio Marino
<b>Prolongación de la Vía Verde del Aceite (Tramo Moriles y Lucena -Campo real)</b>	Andalucía	Córdoba	7,88	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Vía Verde del Guadalimar</b>	Andalucía	Jaén	21,48	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Paseo Marismeño en Almonte</b>	Andalucía	Huelva	1	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Camino de las Dunas Almonte</b>	Andalucía	Huelva	4,85	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN de Montsec-Montrebei</b>	Aragón	Huesca	8	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Sendero de gran recorrido por los caminos tradicionales de El Hierro</b>	Canarias	Tenerife	174	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN en ejecución	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>CN Guadiana . Fase I</b>	Castilla-La Mancha y Extremadura	Albacete, Ciudad Real, Badajoz	954,81	Senda		Varios (zahorra, asfalto, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Medio Marino
<b>Camino Natural del Agua Soriano-Camino Antonino</b>	Castilla-León	Soria	109	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN del Eresma (Segovia-Hontanares)</b>	Castilla-León	Segovia	13,4	Senda Y Trazado F.C. Abandonado		Varios (zahorra, asfalto, tierra compactada, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN del Duero</b>	Castilla-León	Soria, Burgos, Valladolid, Zamora y Salamanca	752,2	Senda		Varios (zahorra, asfalto, tierra compactada, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Río Muga</b>	Cataluña	Gerona	42,5	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Etapa 42.1 del CN del Ebro (Amposta y Camarlés)</b>	Cataluña	Tarragona	14	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN El anillo verde de San Boi de Llobregat</b>	Cataluña	Barcelona	20,36	Senda		Zahorra	Administración Central	Ayuntamiento de Sant Boi de Llobregat



Nombre CN en ejecución	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>CN VV Denia y sus Barrancos</b>	Comunidad Valenciana	Valencia	13,5	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Lucena del Cid</b>	Comunidad Valenciana	Castellón	11	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN del Corredor Badajoz-Cáceres</b>	Extremadura	Badajoz y Cáceres	173	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN de las Villuercas</b>	Extremadura	Cáceres	66,8	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN de Carballeda de Avia ( Ourense)</b>	Galicia	Ourense	28	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Rio Barbantiño</b>	Galicia	Orense	11	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Segunda Fase del Camí de Cavalls</b>	Islas Baleares	Menorca	125	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	



Nombre CN en ejecución	CCAA	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>CN Muñigo-Covadonga</b>	Principado de Asturias	Asturias	2	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Senda del Oso (Entrago a Cueva Huerta)</b>	Principado de Asturias	Asturias	8,65	Senda			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>CN Baños de Mula a Murcia(VV del Noroeste de Murcia a Caravaca)</b>	Región de Murcia	Murcia	24,73	Trazado F.C. Abandonado		Parte zahorra y parte con doble tratamiento superficial (dts)	Administración Central, Local o Autonómica	Consortio Turístico VV del Noroeste de la Consejería de cultura y Turismo de Murcia
<b>La Senda del Pastoreo</b>	Varias	Burgos, Álava, Guipúzcoa, Vizcaya y Navarra	415	Senda		Varios (zahorra, asfalto, tierra compactada, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	Diputación Foral (DF) de Álava, DF de Guipúzcoa, DF Vizcaya, Gobierno de Navarra y la Junta de Castilla y León
<b>CN del Tajo</b>	4 Comunidades	Teruel, Cuenca, Guadalajara, Madrid, Toledo, Cáceres	1.095,00	Senda		Varios (zahorra, asfalto, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Medio Marino

Tabla 2: Caminos Naturales.

Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.



## 5.2. Programa Vías Verdes

### 5.2.1. Introducción.

En 1993, existían en España más de 7.600 kilómetros de líneas ferroviarias sin servicio de trenes, o que nunca llegaron a tenerlo debido a que las obras de construcción no finalizaron. Esta realidad hizo posible el planteamiento de nuevas fórmulas de transporte no motorizado a través de los trazados ferroviarios que quedasen fuera de servicio, ofreciendo un enorme potencial para desarrollar iniciativas de reutilización con fines ecoturísticos, acordes a las nuevas demandas sociales.

Desde esta fecha algunos de los antiguos trazados ferroviarios están siendo acondicionados para ser recorridos por otro tipo de usuarios: caminantes, cicloturistas, personas con movilidad reducida, etc.

La existencia de este Programa proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales, se ofrecen unas señas de identidad homogéneas, con un mismo origen ferroviario, y se definen como un recurso turístico novedoso y de calidad en el que hay que destacar el importante proceso de implicación y participación de instituciones y colectivos ciudadanos a nivel local.

### 5.2.2. Entidad promotora

El Programa Vías Verdes está coordinado a escala nacional por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, que fue creada en 1985 por la antigua Red Nacional de Ferrocarriles Españoles<sup>3</sup> (RENFE) y los Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Dicha fundación tiene el encargo de la recuperación, custodia y difusión del patrimonio histórico, cultural, científico y tecnológico ferroviario.



Dentro de esta fundación, es la Dirección de Actividades Ambientales y Vías Verdes quien coordina y promueve este Programa desde 1993.

---

<sup>3</sup> En la actualidad se encuentra desdoblada en Renfe operadora y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).



### 5.2.3. Antecedentes

Los antecedentes a la creación de este Programa son comunes a los descritos en el Programa anterior. Por tanto, se remite al apartado “Antecedentes del Programa Caminos Naturales”.

La puesta en marcha del *Plan Tejido Verde*, en 2003, se centra en un primer momento en las líneas férreas abandonadas o en desuso, encargándose la elaboración de un Inventario de Líneas Ferroviarias en desuso a la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Como resultado de este estudio se detectó la existencia de 7.600 km de líneas férreas en las que ya no existía el tráfico de trenes, asimismo, se analizaron las obras de fábrica y sus edificios. En la misma fecha, la Fundación organizó un seminario en el cual se dieron a conocer y se divulgaron las principales experiencias internacionales relacionadas con la reconversión del patrimonio ferroviario. Esas iniciativas iban encaminadas a exponer las ventajas que ofrecían los denominados “*greenways*”, a nivel europeo, a la población más urbana en pro de la movilidad sostenible y como manera de acercar esta población a la naturaleza. La realidad española era bien distinta, puesto que este tipo de infraestructuras se desarrollaban principalmente en el medio rural, y por tanto, quedó patente que el acondicionamiento de las líneas férreas como itinerarios naturales podía contribuir al desarrollo del medio rural e impulsar actividades relacionadas con el turismo activo y ecológico en zonas de menor desarrollo socioeconómico.

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles asumió esta tarea, encomendada por el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), y actualmente, por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, en colaboración con ADIF, RENFE Operadora y FEVE, mediante un convenio de colaboración que establecía la coordinación de las iniciativas de reutilización de antiguos trazados en desuso como Vías Verdes, la información y el asesoramiento a entidades locales y asociaciones ciudadanas interesadas y la promoción para fomentar su utilización por parte de los ciudadanos.

### 5.2.4. Marco normativo

No existe ningún instrumento normativo específico de protección de las Vías Verdes; sin embargo, existe una demanda generalizada entre los gestores de los diversos itinerarios sobre la puesta en marcha de un Marco normativo más general para estas infraestructuras, que regule su uso, proteja sus entornos de actuaciones indeseadas y marque las infracciones y sanciones.



No obstante, el 4 de marzo de 2010, se aprobó una Proposición no de Ley relativa a las Vías Verdes, que considera necesario reforzar jurídica y administrativamente las actuaciones del Programa Vías Verdes.

En esta Proposición no de Ley se reconoce el valor de las actuaciones desarrolladas desde 1993 hasta el momento por el Programa Vías Verdes, y sus “*expectativas reales de crecimiento dado el interés público y social que despierta*”, por lo que concluye de la siguiente manera:

*“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:*

- 1. Impulsar y promover, conjuntamente con las Comunidades Autónomas, todas las iniciativas dirigidas al desarrollo de nuevas Vías Verdes y a la mejora y promoción de las ya existentes.*
- 2. Consignar en los Presupuestos Generales del Estado una partida presupuestaria concreta para financiar las actuaciones que se programen anualmente.*
- 3. Elaborar una reglamentación específica con el rango legislativo oportuno que permita dotar de respaldo jurídico a la calificación de “Vía Verde”, delimitándola principalmente a los itinerarios que discurren sobre antiguos trazados ferroviarios y a las actuaciones necesarias para su adecuación y puesta en funcionamiento.*
- 4. Promover acuerdos con otras administraciones, y conveniar con CC.AA. y entes locales el marco por el cual el Ministerio de Fomento, a través de FEVE y ADIF, pondrá a disposición de este programa los terrenos y edificios fuera de uso ferroviario.”*

Por otro lado, en La Rioja existe el primer ejemplo de normativa específica sobre rutas verdes en España, una ley que regula la Red de Itinerarios Verdes de La Rioja, La ley 5/2003, de 26 de marzo, establece que “*su aprobación es tanto más necesaria si se tiene en cuenta la existencia y funcionamiento en esta Comunidad Autónoma de las denominadas “vías verdes” que ha puesto de manifiesto la necesidad de dictar una norma específica que regule su creación, uso y mantenimiento, régimen de infracciones y sanciones, modificación y pérdida de la condición de vía verde, así como diversos aspectos específicamente aplicables a las que actualmente existen...*”.



En esta ley se regula la Red de Itinerarios Verdes, compuesta por las Vías Verdes y otras rutas verdes, y además se incluye lo referente a la declaración, construcción, financiación, uso, mantenimiento, infracciones y sanciones, así como la regulación de este tipo de recorridos en los tramos urbanos.



Figura 7: Vía Verde Terra Alta (Tarragona)

Fuente: Elaboración propia.

### 5.2.5. Planes Estratégicos y Planes Directores

Desde el Programa de Vías Verdes, en el año 2009, se elaboró el documento “*Observatorio Nacional sobre las Vías Verdes. 2009*” en el marco del convenio de colaboración suscrito entre el MARM y la FFE para la Subvención de Actividades del Fomento del Conocimiento, la Difusión y la Valorización de los efectos de las Vías Verdes y los Caminos Naturales en el Desarrollo Rural Sostenible durante el año 2009. Asimismo, se tiene previsto el desarrollo de otro trabajo de actualización del anterior al año 2010: “*Observatorio Nacional sobre las Vías Verdes. 2010*”, elaborado en el mismo marco que dicho estudio previo; su presentación está prevista para abril de 2011.

Paralelamente, está en proceso de elaboración el “*Informe de evaluación del grado de desarrollo y aprovechamiento de las Vías Verdes*”, en el marco del mismo convenio de colaboración, cuya finalización está prevista para abril de 2011.



## 5.2.6. Acciones de difusión relevantes

### 5.2.6.1. Eventos

Desde el año 2007 vienen celebrándose numerosos eventos relacionados con los siguientes temas: Iniciativas y experiencias en Vías Verdes, Jornadas técnicas, Gestión de empresas y sostenibilidad en torno a las Vías Verdes, Movilidad universal y Vías Verdes, Organización de eventos sostenibles, Turismo sostenible, Comercialización de nuevos productos, Inglés para la promoción del empleo verde, Recursos y herramientas para el desarrollo ecoturístico, Proyecto Vías de empleo verde, entre otros.

Además, se añaden aquellas actividades que tienen lugar en torno a alguna de las Vías Verdes e, incluso, las ofertas de empresas de ocio activo que ofrecen excursiones y viajes por Vías Verdes (exclusivamente sobre antiguos trazados ferroviarios), con un enlace a la página Web de la empresa para que el usuario encuentre allí la información correspondiente.



Desde el año 2002, se viene celebrando el *Día Europeo de las Vías Verdes* con el objetivo de promocionar la movilidad sostenible a través de estas infraestructuras. Esta jornada se enmarca dentro de la Semana Europea de la Movilidad, que promueve la Comisión Europea a nivel comunitario (a través de la Asociación Europea de Vías Verdes-AEUV) y por el MARM. En España este evento es coordinado desde la FFE. A lo largo de esta semana, cada gestor o promotor de Vías Verdes programa distintas actividades y se va sumando a la celebración. El año 2010 tuvo lugar la IX edición con el lema: ¡La ciudad, sin mi coche!

### 5.2.6.2. Publicaciones

La Fundación de los Ferrocarriles Españoles y la editorial Anaya Touring, gracias al patrocinio del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Medio Marino, ha editado tres publicaciones denominadas: *Guía de Vías Verdes, Volúmenes I, II y III*. En ellas se describen todas las rutas, aquellas que están acondicionadas en su totalidad o en la mayor parte de su recorrido, a las que se añaden otras rutas sobre trazados ferroviarios abandonados, que sin estar acondicionados, son en cierta manera transitables.



Estos tres volúmenes han sido reeditados en varias ocasiones, de hecho, los volúmenes II y III han sido actualizados durante el año 2009 y se tiene previsto la reedición del volumen I para abril de 2011.

Otra de las publicaciones que debe ser reseñada es “*Caminos Naturales-Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible*”, realizada por la Dirección del Programa Vías Verdes de la FFE y publicada en enero 2007. Esta publicación contiene un gran número de experiencias prácticas de gestión de itinerarios naturales, que contribuyen al desarrollo rural y a la generación de empleo en los lugares donde se acondicionan. Dichas experiencias se organizan en base a diferentes temáticas: aquellas dirigidas al desarrollo rural sostenible (diversificación productiva y dinamización social), experiencias para la educación ambiental, la valoración de la conservación de la naturaleza y otras experiencias que ofrecen diversos beneficios para la población local.



### 5.2.6.3. Páginas Web

La página Web de referencia es [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com) en la que es posible encontrar una mapa esquemático de ubicación de las Vías Verdes, así como la localización en mapa SIG o georreferenciado, y las fichas de todas las Vías Verdes que se encuentran acondicionadas con los datos imprescindibles (ficha técnica, descripción, mapa, perfil, historia, datos de interés, enlaces, e incluso opiniones de los usuarios).



Fuente: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)

A inicios del año 2011, se ha emitido una serie con una programación diaria, de media hora de duración, denominada: Vive la vía, que trataba sobre cada una de las Vías Verdes.



## 5.2.7. Análisis técnico de las Vías Verdes

### 5.2.7.1. Características de las Vías Verdes

Las características generales de las Vías Verdes han sido comentadas en el apartado correspondiente al Programa de Caminos Naturales, así como la señalización utilizada en las Vías Verdes que forman parte del citado Programa. La señalización utilizada en el resto de casos está diseñada en relación al origen ferroviario de estos itinerarios, utilizándose como soporte para algunas señales, hitos kilométricos y barandillas las antiguas traviesas de madera (Figura 8).



Figura 8: Señalización Vías Verdes.

Fuente: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com).

### 5.2.7.2. Marca registrada

"VÍA VERDE" es una marca registrada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) en la Oficina Española de Patentes y Marcas en 1994, cuyo uso está legalmente restringido a los itinerarios que discurren sobre antiguas infraestructuras ferroviarias.

Existe un logotipo y una señalización única, que sólo puede ser utilizada para estas Vías Verdes, ofreciendo una "imagen de marca" clara, identificativa para estas infraestructuras.



### 5.2.7.3. Listado de Vías Verdes

Tras la realización del "*Inventario de Infraestructuras ferroviarias en desuso*", en 1993, se inventariaron 7.600 kilómetros de líneas de ferrocarril en desuso.

De estos, a principios de 2010, casi 1.800 km han sido recuperados como Vías Verdes, lo que supone unas 80 Vías Verdes, y se han invertido más de 110 millones



de euros en su acondicionamiento, sin incluir los costes de rehabilitación de edificios ferroviarios.

A continuación se presenta una tabla que recoge las Vías Verdes que se encuentran acondicionadas (Tabla 3). La información incluida en la tabla se ha obtenido de la *Guía de Vías Verdes (Volumen I, II y III)*, complementada en algún caso con los datos disponibles en la página web: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com) (tan sólo se han tenido en cuenta las que se indican en dichas guías como acondicionadas). Entre las Vías Verdes consideradas existen Vías Verdes (también algunos tramos de las que se representan en la tabla) que forman parte del Programa de Caminos Naturales- Vías Verdes, existiendo otras que por diversas razones, han sido realizadas con inversiones de otros organismos (Administraciones Autonómicas o Locales, etc.) y, por tanto, no pertenecen a dicho Programa. De esta forma, y para evitar los problemas derivados de la utilización de fuentes distintas en cuanto a la coincidencia de longitudes o nomenclaturas, en la Tabla 3 se ha añadido una columna indicando si la Vía Verde en cuestión pertenece (entera o parcialmente) al Programa de Caminos Naturales. Asimismo, en la Tabla 4 se muestran las Vías Verdes que están en ejecución.



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Almanzora</b>	Andalucía	Almería	11,8	Trazado F.C. Abandonado	Cargadero de los Canos y el puente metálico sobre la rambla del Ramil	Tierra y grava compacta	Admon. Central	En parte. CN de Guadix-Almendricos TM Serón	Ayto. de Serón
<b>Lucainena de las Torres</b>	Andalucía	Almería	5,5	Trazado F.C. Abandonado	Lucainena de las Torres – puente del Saltador en Rambla Honda	Asfalto		NO	
<b>Olula del Río</b>	Andalucía	Almería	1,6	Trazado F.C. Abandonado	Olula del Río	Asfalto		NO	
<b>Costa Ballena</b>	Andalucía	Cádiz	19,4	Trazado F.C. Abandonado	Rota – Sanlúcar de Barrameda. 7,4 km: Camino Natural 10,6 km trazado transitable 1,5 km tramo urbano	Gravilla con baño bituminoso		SI	
<b>La Sierra</b>	Andalucía	Cádiz - Sevilla	36	Trazado F.C. Abandonado	Estación Olvera – Puerto Serrano (coincide con el CN de La Sierra)	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Fundación VV de la Sierra
<b>Campiña I</b>	Andalucía	Córdoba	28	Trazado F.C. Abandonado	Córdoba - Valchillón – La Carlota	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Consorcio de la VV de la Campiña
<b>Subbética (VV del Aceite II)</b>	Andalucía	Córdoba	56	Trazado F.C. Abandonado	El río Guadajoz - Las Navas del Sepillar. Esta vía continúa en la provincia de Jaén como VV del Aceite. Coincide con el CN de la Subbética	Asfalto y tierra compacta	Admon. Central	SI	Mancom. de los mun. de la Comarca de la Subbética
<b>Guadiana</b>	Andalucía	Huelva	17	Trazado F.C. Abandonado	Aldea Puerto de La Laja – Aldea Mina La Isabel (coincide con el CN del Guadiana)	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Mancom. de municipios de Beturia



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Litoral</b>	Andalucía	Huelva	49	Trazado F.C. Abandonado	Ayamonte – Gibraleón. El tramo Islacristina tiene un firme mixto de asfalto y tierra compactada en buen estado (coincide con el CN del Litoral)	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Consortio de la VV del Litoral en proc de dísol.
<b>Molinos del Agua</b>	Andalucía	Huelva	36	Trazado F.C. Abandonado	San Juan del Puerto - Valverde del Camino (coincide con el CN de los Molinos del Agua).	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Mancom. Campiña del Andévalo
<b>Aceite I</b>	Andalucía	Jaén	55	Trazado F.C. Abandonado	Jaén - el río Guadajoz. Esta vía continúa en la provincia de Córdoba como VV de la Subbética. Coincide con el CN del Aceite	Asfalto y tierra compacta	Admon. Central	SI	Consortio Vía Verde del Aceite
<b>Linares</b>	Andalucía	Jaén	6	Trazado F.C. Abandonado	Linares – Estación de Linares/Baeza	Asfalto y zahorra	Admon. Autonómica	NO	Ayto. de Linares
<b>Vadollano</b>	Andalucía	Jaén	7		Parque empresarial Santana – Paraje de Vadollano	Tierra y grava compacta		NO	
<b>Sierra Norte de Sevilla</b>	Andalucía	Sevilla	19	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Cazalla-Constantina - Cerro del Hierro. 15 km. de vía verde + 4 km. conexión entre la estación de ferrocarril y la vía verde	Asfalto	Admon. Autonómica	NO	PN Sierra Norte de Sevilla
<b>Campiña Sevillana y proyecto complementario, TM Écija</b>	Andalucía	Sevilla	30	Trazado F.C. Abandonado			Admon. Central, Local o Autonómica	SI	
<b>Itálica</b>	Andalucía	Sevilla	2	Trazado F.C. Abandonado	Sevilla-Camas	Tierra compactada	Admon. Central	SI	Ayto.Camas



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Val de Zafán</b>	Aragón	Teruel	33,6	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Valdealgorfa (Teruel) - estación Arnes-Lledó (conexión con CN Terra Alta y CN Val de Zafán). Tramo Alcañiz – Túnel del Equinoccio: compartido con	Tratamiento asfáltico	Admon. Central	SI	Comarca Matarraña
<b>Ojos Negros (II)</b>	Aragón - Comunidad Valenciana	Teruel - Castellón	92	Trazado F.C. Abandonado	Santa Eulalia (Teruel) - Barracas (Castellón). Parte coincide con el CN Ojos Negros	Tierra Compactada	Admon. Central / Autonómica	En parte Santa Eulalia-Puerto Escandón	Gobierno de Aragón
<b>Tarazonica</b>	Aragón – C.F.Navarra	Zaragoza-Navarra	22	Trazado F.C. Abandonado	Tudela - lím. Zaragoza: 13 km. Lím Navarra - Tarazona: 9 km (coincide con el CN del Tarazonica)	Asfalto y zahorra	Admon. Central	SI	Consorcio VV del Tarazonica
<b>Camocha</b>	Principado de Asturias	Asturias	7,5	Trazado F.C. Abandonado	Mina de La Camocha - Barrio de Tremañes	Asfalto y zahorra compactada	Admon. Local	NO	Ayto. de Gijón
<b>Ferrocarril Estratégico</b>	Principado de Asturias	Asturias	9	Trazado F.C. Abandonado	Carreño	Zahorra compactada		NO	
<b>Fuso</b>	Principado de Asturias	Asturias	7,8	Trazado F.C. Abandonado	Parque de Invierno (Oviedo) – Fuso de la Reina (conecta con CN del Río Nalón). Alterna Caminos Rurales acondicionados con tramos del antiguo ferrocarril del Valle de Trubia. Esta vía conecta con la VV la Senda del Oso en Fuso a través del trazado ferroviario original (18 km)	Asfalto	Empresa Pública	En parte, conecta con el CN del Río Nalón	Ayto. de Fuso
<b>Rioturbio</b>	Principado de Asturias	Asturias	3	Trazado F.C. Abandonado	Mieres – Murias – Rioturbio (Mieres)	Asfalto		NO	



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Senda del Oso</b>	Principado de Asturias	Asturias	36	Trazado F.C. Abandonado	Trubia – Teverga/Santa Marina. Conecta con la VV de Fuso a través del trazado ferroviario original y caminos rurales. Se superpone con CN río Nalón y CN Senda del Oso. 22 km + 14 km del ramal de Caravanga de abajo a Santa Marina	Cemento		En parte (ramal Tuñón-Santa Marina)	
<b>Senda del Oso</b>	Principado de Asturias	Asturias	13,7	Trazado F.C. Abandonado	Caranga de Abajo – Santa Marina	Cemento y tratamiento superficial asfáltico		En parte (ramal Tuñón-Santa Marina)	
<b>Tranqueru</b>	Principado de Asturias	Asturias	1,2	Trazado F.C. Abandonado	Perlora - Xivares (Asturias) (Tramo de la Senda Costera E-9).	Tierra acondicionada	Admon. Autonómica	NO	Ayto. de Carreño
<b>Valle de Loredo</b>	Principado de Asturias	Asturias	7	Trazado F.C. Abandonado	La Pereda – Loredo – La Vega de San Pedro (TM.Mieres).	Enlosado		NO	
<b>Valle de Turón</b>	Principado de Asturias	Asturias	14	Trazado F.C. Abandonado	Reicastro en Ujo - La Molinera en Urbiés de Turón (Concejo de Mieres). VV parcialmente acondicionada	Asfalto y zahorra	Admon. Autonómica	NO	Ayto. de Mieres
<b>Eo</b>	P. Asturias-Galicia		12	Trazado F.C. Abandonado	El Llano (San Tirso de Abres) – Villadrid (A Pontenova)	Tierra sin acondicionar		NO	
<b>Pas</b>	Cantabria	Cantabria	34	Trazado F.C. Abandonado	Astillero-Obregón: 6 km. Sarón-Soto: 8 km. San Martín-Ontaneda: 2 km. Resto: trazado ferroviario transitable sin acondicionar	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	En parte. CN Villaescusa. Tramo Obregón-Astillero.	Ayos. de la zona



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Piquillo</b>	Cantabria-País Vasco	Cantabria-Vizcaya	1,9	Trazado F.C. Abandonado	Ontón (Castro Urdiales) – Covarón (Vizcaya). Esta VV conecta con el Paseo de Itsasur que une Covarón con el Arenal de Muskiz (3 km.)	Asfalto	Admon. Autonómica	NO	Ayto. Castro-Urdiales
<b>Santander-Mediterráneo I (Tramo de la Bureba)</b>	Castilla y León	Burgos	31,5	Trazado F.C. Abandonado	Peñahorada – Castellanos de Bureba	Asfalto y Tierra		NO	
<b>Santander-Mediterráneo IV (Burgos-Cojóbar)</b>	Castilla y León	Burgos	14	Trazado F.C. Abandonado	Burgos - Modúbar de la Emparedada - Cojóbar	Asfalto, balasto y zahorra compacta		NO	
<b>Santander Mediterráneo III (Tramo de la Engaña)</b>	Castilla y León	Burgos	6	Trazado F.C. Abandonado	Antigua estación de Valdeporrese – túnel de La Engaña	Tierra compacta		En parte, coincide con el tramo de CN Santaelices-túnel de la Engaña	
<b>Sierra de la Demanda</b>	Castilla y León	Burgos	54	Trazado F.C. Abandonado	Prevista creación de una mancomunidad de municipios para gestión de la VV. La ampliación hasta Atapuerca facilitará conexión con Camino de Santiago en Burgos. Arlanzón - Monterrubio de la Demanda (52 km + 2 km)	Tierra compactada y asfalto	Admon. Central	SI	AGALSA - Leader
<b>Esla</b>	Castilla y León	León	11	Trazado F.C. Abandonado	Valencia de Don Juan – Castrofuerte	Tierra Compactada	Admon. Central	SI	Ayto. de Valencia de Don Juan



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Laciana</b>	Castilla y León	León	7,2	Trazado F.C. Abandonado	Villablino – Caboalles de Arriba	Tierra Compactada	Admon. Central	NO	Ayto. Villablino
<b>Tierra de Campos</b>	Castilla y León	Valladolid	4,5	Trazado F.C. Abandonado	Cuenca de Campos – Villalón de Campos	Zahorra con gravilla		NO	
<b>Campo Azávaro</b>	Castilla-La Mancha	Ávila	14	Trazado F.C. Abandonado	Ávila-Urraca de Miguel	Tierra Compactada	Admon. Central	SI	Ayto. Ávila
<b>Sierra de Alcaraz</b>	Castilla-La Mancha	Albacete	74	Trazado F.C. Abandonado	Albacete – Santuario de Cortes (Alcaraz). Forma parte de la Ruta de D.Quijote.	Tierra y grava compacta		SI	
<b>Poblete</b>	Castilla-La Mancha	Ciudad Real	5	Trazado F.C. Abandonado	Ciudad Real - Poblete. 4 km + 1 km de camino de servicio del AVE	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Local	NO	Ayto. de Ciudad Real
<b>La Jara</b>	Castilla-La Mancha	Toledo	52	Trazado F.C. Abandonado	Estaciones de Calera y Chozas - Santa Quiteria (coincide con el CN de La Jara)	Asfalto y zahorra	Admon. Central	SI	Consortio Vía Verde de la Jara
<b>Villacañas-Quintanar de la orden</b>	Castilla-La Mancha	Toledo	25	Trazado F.C. Abandonado	Villacañas-Quintanar de la orden		Admon. Central, Local o Autonómica	SI	
<b>Carrilet (I)</b>	Cataluña	Girona	54	Trazado F.C. Abandonado	Olot – Girona (coincide con el CN de la Vía del Tren).	Tierra Compactada	Admon. Central	SI	Consorti VV de Girona
<b>Carrilet (II)</b>	Cataluña	Girona	39	Trazado F.C. Abandonado	Parque de la Devesa (Girona) - Sant Feliu de Guíxols (coincide con el CN del Carrilet II)	Tierra Compactada	Admon. Central	SI	Consorti VV de Girona
<b>Ferro i del Carbó</b>	Cataluña	Girona	15	Trazado F.C. Abandonado	Ripoll- Ogassa	Asfalto	Admon. Central	SI	Consorti Vies Verdes de Girona



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Baix Ebre</b>	Cataluña	Tarragona	25	Trazado F.C. Abandonado	Benifayet – Tortosa. Comparte una parte del recorrido con el GR 99 y coincide con el CN del Baix Ebre). Esta vía continúa desde la estación de El Pinell de Brai hasta la estación de Arnés-Lledó como VV de la Terra Alta	Asfalto	Admon. Central	SI	Consell Comarcal del Baix Ebre
<b>Terra Alta</b>	Cataluña	Tarragona	23	Trazado F.C. Abandonado.	Estación Arnes-Lledó – Estación Pinell de Brai (conexión con CN Baix Ebre y coincide con el CN de Terra Alta)	Asfalto	Admon. Central	SI	Consell Comarcal Terra Alta
<b>Alcoi</b>	Comunidad Valenciana	Alicante	10	Trazado F.C. Abandonado	Alcoi - La Canal	Pistas de tierra compactada y asfalto	Admon. Central	NO	Ayto. de Alcoi
<b>Las Salinas</b>	Comunidad Valenciana	Alicante	7	Trazado F.C. Abandonado	Torrevieja – Las Moreras	Pistas de tierra y asfalto	Privada y Admon. Autonómica	NO	Ayto. de Torrevieja
<b>Maigmo</b>	Comunidad Valenciana	Alicante	21,2	Trazado F.C. Abandonado	Apeadero de Agost - Puerto del Maigmo (coincide con el CN de Maigmo). Vía Verde acondicionada parcialmente	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Diputación Provincial de Alicante
<b>Torrevieja</b>	Comunidad Valenciana	Alicante	6,7	Trazado F.C. Abandonado	Torrevieja –Ctra de los Montesinos (CV-945)	Asfalto		NO	
<b>Xixarra II</b>	Comunidad Valenciana	Alicante	15	Trazado F.C. Abandonado	Santuario de las Virtudes (conecta con VV del Xixarra 3) – Biar (conecta con la VV del Xixarra I)	Tierra acondicionada		NO	
<b>Mar</b>	Comunidad Valenciana	Castellón	5,64	Trazado F.C. Abandonado	Benicassim – Oropesa del Mar	Asfalto y tierra compacta		NO	



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Ojos Negros (I)</b>	Comunidad Valenciana	Castellón - Valencia	67,7	Trazado F.C. Abandonado	Barracas (Castellón) – Algimia de Alfara. Esta vía continúa desde Barracas como VV de Ojos Negros II	Asfalto y zahorra	Admon. Autonómica	NO	Generalitat Valenciana (D.G. De Transportes, Puertos y Costas)
<b>Safor</b>	Comunidad Valenciana	Valencia	7	Trazado F.C. Abandonado	Gandía - Oliva (coincide con el CN de la Safor).	Asfalto	Admon. Central	SI	Aytos. Gandía y Oliva
<b>Xurra</b>	Comunidad Valenciana	Valencia	15	Trazado F.C. Abandonado	Valencia – Pujol. Elevado uso para el acceso a la universidad del CEU. La ampliación de la VV de Ojos Negros hasta Sagunto y conexión con la VV Xurra permitirá unir Teruel con Valencia. VV acondicionada entre Valencia - Meliana (5 km) y entre Emperador-Puçol (7 km) Resto: transitable sin acondicionar.	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Autonómica	NO	Generalitat Valenciana (D.G. de Transportes, Puertos y Costas)
<b>Vegas del Guadiana y las Villuercas</b>	Extremadura	Cáceres-Badajoz	56	Trazado F.C. Abandonado	Logrosán – Villanueva de la Serena (coincide con el CN de las Vegas del Guadiana).	Asfalto y tierra compuesta		SI	
<b>El Cortijo</b>	La Rioja	La Rioja	3	Trazado F.C. Abandonado	En el barrio El Cortijo de Logroño. VV del Cidacos. Punto de unión a 4 km desde Arnedillo	Asfalto y zahorra		NO	Ayto Logroño
<b>Préjano</b>	La Rioja	La Rioja	9	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Arnedillo – Préjano. 5 km. + Ramal del Camino Natural del río Cidacos. Conecta con VV de Préjano en Santa Eulalia	Asfalto y zahorra	Admon. Autonómica	En parte, ramal del CN del río Cidacos	Gob. de La Rioja (Consejería de Medio Ambiente)



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Río Cidacos</b>	La Rioja	La Rioja	33,7	Trazado F.C. Abandonado	Arnedillo – Calahorra. Esta vía conecta con la VV del Préjano en Santa Eulalia	Asfalto y zahorra	Admon. Central/ Autonómica	SI	Gob. de La Rioja (Consejería de Medio Ambiente)
<b>Río Oja</b>	La Rioja	La Rioja	28	Trazado F.C. Abandonado	Casalarreina – Ezcaray. Conexión Cno. de Santiago en Santo Domingo de la Calzada y GR 93 en Ezcaray (coincide con el CN del río Oja).	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Central	SI	Gob. de La Rioja (Consejería de Medio Ambiente)
<b>Gasolina</b>	Comunidad de Madrid	Madrid	3,2	Trazado F.C. Abandonado	Barrio de Alameda de Osuna – Barrio de Rejas	Aglomerado		NO	
<b>Tajuña</b>	Comunidad de Madrid	Madrid	49	Trazado F.C. Abandonado	Arganda del Rey – Ambite. 49 km + 6 km. más de Perales a la cantera	Asfalto		NO	
<b>Tren los 40 días</b>	Comunidad de Madrid	Madrid	14	Trazado F.C. Abandonado	Carabaña y Estremera	Asfalto		NO	
<b>Bidasoa</b>	C.F. Navarra	Navarra	29	Trazado F.C. Abandonado	Santesteban - Endarlatza	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Local	NO	Consorcio Turístico del Bertiz
<b>Plazaola Trinitarios</b>	C.F. Navarra	Navarra	1	Trazado F.C. Abandonado	Calle Camino de Biurdana (Pamplona)-Parque de los Sentidos (Artico)	Tierra Compactada	Admon. Central, Local o Autonómica	SI	Consorcio Turístico de Plazaola
<b>Vasco-Navarro (II)</b>	C.F. Navarra - País Vasco	Álava-Navarra	37	Trazado F.C. Abandonado	Ermita de Santo Toribio – Alecha (Álava) y Murieta (Navarra)	Asfalto/ tierra compacta		SI	
<b>Plazaola</b>	C.F. Navarra - País Vasco	Guipúzcoa - Navarra	40	Trazado F.C. Abandonado	Estación de Lekumberri (Navarra) – Andoain (Guipúzcoa). Coincide los primeros 24 km con el CN del Plazaola	Tierra Compactada	Admon. Central / Local	SI	Consorcio Turístico del Plazaola - Ayto. de Andoain



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Vasco-Navarro (I)</b>	País Vasco	Álava	20,2	Trazado F.C. Abandonado	Vitora-Gasteiz - Túnel de Laminoria con ramal entre Andollu y Santuario de Estíbaliz. En Álava conecta con la VV del Zadorra, perteneciente también al trazado del ferrocarril Vasco-Navarro. 17 km + 3,2 km del ramal de Estíbaliz.	Tierra Compactada	Admon. Local	NO	Dip. Foral de Álava
<b>Zadorra</b>	País Vasco	Álava	16	Trazado F.C. Abandonado	Forma parte del FC. Vasco - Navarro. Vitoria-Gasteiz - Retana (5 km): asfalto. Retana - Puerto de Arlabán (11 km): tierra acondicionada.	Pistas de tierra y asfalto	Admon. Local	NO	Dip. Foral de Álava
<b>Arditurri</b>	País Vasco	Guipúzcoa	12	Trazado F.C. Abandonado	Bahía de Pasaia - Arditurri	Asfalto y grava	Admon. Local	NO	Dip. Foral de Guipúzcoa
<b>Mutiola-Ormaiztegi</b>	País Vasco	Guipúzcoa	4,5	Trazado F.C. Abandonado	Caserío Barnaola (Mutiola) – ladera de Cointzi (Ormaiztegi)	Asfalto y arena compacta		NO	
<b>Urola</b>	País Vasco	Guipúzcoa	22,5	Trazado F.C. Abandonado	Azpeitia - Legazpi	Tierra compacta y asfalto	Admon. Central / Autonómica	NO	Dip. Foral de Guipúzcoa
<b>Arrazola</b>	País Vasco	Vizcaya	5	Trazado F.C. Abandonado	Núcleo de Apatamonasterio – antigua estación de Errutabarri – El Tope (Atxondo)	Gravilla compactada	Admon. Local	NO	
<b>Atxuri</b>	País Vasco	Vizcaya	3,8	Trazado F.C. Abandonado	Entre Mungia y las estribaciones del monte Artebakarra	Asfalto	Admon. Local	NO	
<b>Atxuriaga-Gallarta</b>	País Vasco	Vizcaya	11	Trazado F.C. Abandonado	Atxuriaga-Gallarta	Tierra compactada y asfalto	Admon. Central, Local o Autonómica	SI	
<b>Galdames</b>	País Vasco	Vizcaya	22	Trazado F.C. Abandonado	Sestado–barrio de la Aceña/Atxuriaga (Galdarnes)	Asfalto y zahorra compacta	Admon. Central /Local	NO	Dip. Bizkaia



Nombre VV Terminada	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Pertenece al Programa de CN	Entidad Gestora
<b>Paseo de Itsaslur</b>	País Vasco	Vizcaya	2,2	Trazado F.C. Abandonado	Bº de Pobeña (Muskiz) – La Juncosa (bº de El Kobaron-Muskiz). La ruta se puede prolongar 1 km más sobre el trazado F.C. hasta el barrio de Kobaron y 3 km más por la VV del Piquillo.	Hormigón		NO	
<b>Noroeste</b>	Región de Murcia	Murcia	48	Trazado F.C. Abandonado	Baños de Mula - Caravaca de la Cruz	Asfalto y zahorra	Admon. Central	SI	Consortio VV del Noroeste

Tabla 3: Vías Verdes.

Fuente: Guía Vías Verdes.



Nombre VV en ejecución	CC.AA.	Provincia	Longitud	Infraestructura Ambiental	Observaciones	Tipo de Firme	Tipo Inversor	Entidad Gestora
<b>Prolongación de la Vía Verde del Aceite (Tramo Moriles y Lucena -Campo real)</b>	Andalucía	Córdoba	7,88	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía Verde del Guadalimar</b>	Andalucía	Jaén	21,48	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía Verde Denia y sus Barrancos</b>	Comunidad Valenciana	Valencia	13,5	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía Verde de las Villuercas</b>	Extremadura	Cáceres	66,8	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía Verde entre La Aceña (Galdames) y el Hoyo (Sopuerta)</b>	País Vasco	Vizcaya	6	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Baños de Mula a Murcia VV del Noroeste de Murcia a Caravaca</b>	Región de Murcia	Murcia	24,73	Trazado F.C. Abandonado		Parte zahorra y parte con doble tratamiento superficial (dts)	Administración Central, Local o Autonómica	Consortio Turístico VV del Noroeste de la Consejería de cultura y Turismo de Murcia
<b>Prolongación de la Vía Verde del Aceite (Tramo Moriles y Lucena -Campo real)</b>	Andalucía	Córdoba	7,88	Trazado F.C. Abandonado			Administración Central, Local o Autonómica	
<b>Vía Verde del Eresma (Segovia-Hontanares)</b>	Castilla-León	Segovia	13,4	Trazado F.C. Abandonado		Varios (zahorra, asfalto, etc.)	Administración Central, Local o Autonómica	Ayto Hontanares

Tabla 4: Vías Verdes en ejecución.

Fuente: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.



## 5.3. Senderos señalizados y homologados

### 5.3.1. Introducción.

Hace más de cuarenta años la Federación Española de Montañismo asumió el reto de desarrollar una actividad deportiva en consonancia con lo que federaciones y asociaciones europeas homólogas llevaban desarrollando desde hace años en Europa, el senderismo.

En un primer momento, se comenzaron a diseñar senderos de Gran Recorrido (GR), ubicados en terreno de alta montaña, caracterizados por etapas de larga duración y en ocasiones fuertes desniveles, enfocados al colectivo montañero organizado procedente de clubes y federaciones, perfectos conocedores de sus posibilidades físicas, conscientes de lo que supone moverse en un terreno de montaña, con conocimientos en técnicas de montaña y material adecuado.

A mediados de la década de los noventa, esta situación fue cambiando progresivamente de forma paralela al cambio de la sociedad española, urbana y con más posibilidades económicas. Se buscaban otras formas de ocio más en contacto con la naturaleza, actividades deportivas que requerían cierto esfuerzo físico. Por el contrario, se abría un mundo de posibilidades a numerosas personas que aunque amantes de la naturaleza poseían menos habilidades y conocimientos técnicos que los montañeros habituales.

Por ello, se planteaba la necesidad de que las redes de senderos estuvieran marcadas con ciertas garantías de señalización. De la creación de senderos GR de larga duración, se derivó la creación de senderos PR, que proponían recorridos con menor exigencia física, y posteriormente los senderos locales SL, de itinerarios más cortos, nula dificultad técnica y escasa exigencia física. Con todas estas posibilidades se podía satisfacer esta demanda cada vez más creciente.

Se hizo patente la aparición de un nuevo perfil de senderista que hizo reflexionar a las federaciones. Se observó que el desarrollo de estas infraestructuras podía influir en el desarrollo socioeconómico en las zonas rurales, las grandes implicaciones positivas en la salud y la tremenda potencialidad en la sensibilización ambiental al facilitar el acceso al medio natural y rural.

Todas estas situaciones llevaron a comprometer a las federaciones a buscar la calidad de los senderos que se señalizaran, en cuanto a seguridad, homogeneidad,



simplicidad del sistema de marcas y en la divulgación general de la propuesta. Así hubo necesidad de crear el concepto de sendero homologado.

El sendero homologado es una instalación deportiva, identificada por las marcas registradas de GR<sup>®</sup> (Gran Recorrido), PR<sup>®</sup> (Pequeño Recorrido) ó SL<sup>®</sup> (Sendero Local), que se desarrolla preferentemente en el medio natural y sobre viales tradicionales y que se encuentra homologado por la Federación Autonómica y/o territorial correspondiente.



Figura 9: Señalización de Senderos de Pequeño Recorrido en Tenerife.

Fuente: Elaboración propia. Félix Ajona.

Sus características han de posibilitar su uso por la mayoría de los usuarios y a lo largo de todo el año, pudiendo estar regulado por motivo ambiental y/o de seguridad. El sendero homologado es parte integrante de una red de senderos local, comarcal, autonómica y/o territorial, por cumplir unas exigencias precisas de trazado y señalización.

También se ha tratado de consensuar la definición de varios términos relacionados con este tipo de senderos<sup>4</sup>:

**Senderismo:** Actividad deportiva y recreativa que consiste en recorrer a pie caminos señalizados o no, preferentemente tradicionales. (Se completa con la definición de senderos señalizados y homologados).

<sup>4</sup> Términos acordados en el II Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña. Mesa técnica I "Terminología en la Normativa de ENP". Jaca 17-19 octubre 2003.



*Senderos señalizados:* Senderos marcados con signos convencionales, señales, pintura, hitos, marcas, etc., e indicaciones destinadas a facilitar su utilización en recorridos a pie.

*Senderos homologados:* Senderos señalizados que han sido homologados por las Federaciones Autonómicas de montañismo por cumplir unas exigencias precisas de trazado y señalización. Los principales objetivos de este tipo de senderos son: facilitar al usuario la práctica del senderismo, preferentemente en el medio natural, proporcionando seguridad, calidad e información sobre la actividad que va a desarrollar e incentivar el conocimiento del entorno natural y de los elementos de la tradición rural de los espacios por donde se transita, buscando una práctica respetuosa cultural y ambiental.



*Figura 10: Sendero PR del Reino de los Mallos (Huesca).*

*Fuente: Elaboración propia. Teresa Moreno.*



### 5.3.2. Entidad promotora

Las competencias y funciones federativas sobre los senderos, independientemente de la facultad de las instituciones públicas para promulgar normativa sobre el marcaje de senderos y otros asuntos relacionados, se distribuyen en tres niveles: Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada (FEDME), las Federaciones Autonómicas (FF.AA.) y/o Territoriales y la estructura local.

Como criterio general, el grueso de las competencias sobre la gestión de los senderos señalizados pertenece a las Federaciones Deportivas de Montaña Autonómicas y/o Territoriales. En el caso de País Vasco, la mayor parte del trabajo no radica en la Federación Autónoma vasca, sino en las Federaciones Territoriales de Álava, Guipúzcoa y Vizcaya, en aplicación de la legislación específica de este territorio.

Respecto a los senderos de Gran Recorrido, la asignación del número es competencia de la FEDME y su gestión de las FF.AA. Los senderos de Pequeño Recorrido (PR) y los Senderos Locales (SL) son competencia exclusiva de las FF.AA.

En los apartados que siguen se exponen las competencias en cada una de ellas.

#### 5.3.2.1. Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada

Las competencias de la FEDME son las siguientes:

- Responsabilidad general sobre los senderos de Gran Recorrido (GR), Itinerarios Europeos (E) y Enlaces Internacionales, en los aspectos de la coordinación internacional e interautonómica, y la acción subsidiaria de las Federaciones Autonómicas y Territoriales, sobre la base del escrupuloso respeto a lo indicado en las normativas autonómicas que regulasen este aspecto.
- Elaboración de un Plan Estatal de Senderos, de periodicidad cuatrienal, que recoja los Planes Autonómicos junto con los elementos de coordinación comunes y líneas de actuación prioritarias.
- Elaboración de los documentos técnicos generales: Manual de Senderos, Carta de balizaje, desarrollo de la marca “Albergue de Etapa”, cursos de formación de Técnicos de Senderos, etc., que surgen fruto del consenso entre las FF.AA.



- Creación y actualización del Registro General de Senderos de Gran Recorrido.
- Cesión de información general del Registro General de Senderos de Gran Recorrido a organismos públicos de carácter estatal.
- Elaboración de documentos de divulgación de los senderos homologados.
- Representación en la Asociación Europea de Senderistas (ERA) de aquellas Federaciones Autonómicas y/o Territoriales que no sean miembros de pleno derecho.
- Informar y fomentar la aplicación de todos aquellos tratados internacionales, directivas comunitarias, etc. que conciernan a los senderos. Así como proponer a los organismos comunitarios proyectos o acciones internacionales sobre senderos.
- Organización de reuniones generales, con carácter ordinario o extraordinario.
- Relaciones con el Consejo Superior de Deportes y otros organismos de ámbito estatal.
- Llevar a cabo el registro de marcas y tener plena capacidad jurídica ante el uso indebido de las mismas.
- La formación de los Técnicos de Senderos FEDME y otras acciones formativas.
- Acciones de mantenimiento, en colaboración con la Federación territorial correspondiente.
- Creación y registro de un logotipo que identifique un “Albergue de Etapa”, así como la definición de las características mínimas de los mismos.
- Colaboración con las federaciones homólogas de otros países. En este caso, esta competencia no es exclusiva puesto que las FF.AA. pueden establecer relaciones de igual manera con las mismas.

En cualquier caso, la acción de la FEDME en un territorio concreto, debe atenerse a la legislación autonómica y a los criterios que marquen las FF.AA.

En el “*Reglamento regulador de actuación y competencia del comité estatal de senderismo de la FEDME*” aprobado en





1994 durante las II Jornadas Estatales de Senderismo de Zaragoza aparece recogida la estructura para la acción sobre el senderismo.

En él se especifica la existencia del Comité Estatal de Senderismo, la figura del Director de Senderismo, que a su vez coordina el Comité Técnico de Senderismo. En base a lo anterior, la estructura es la siguiente:

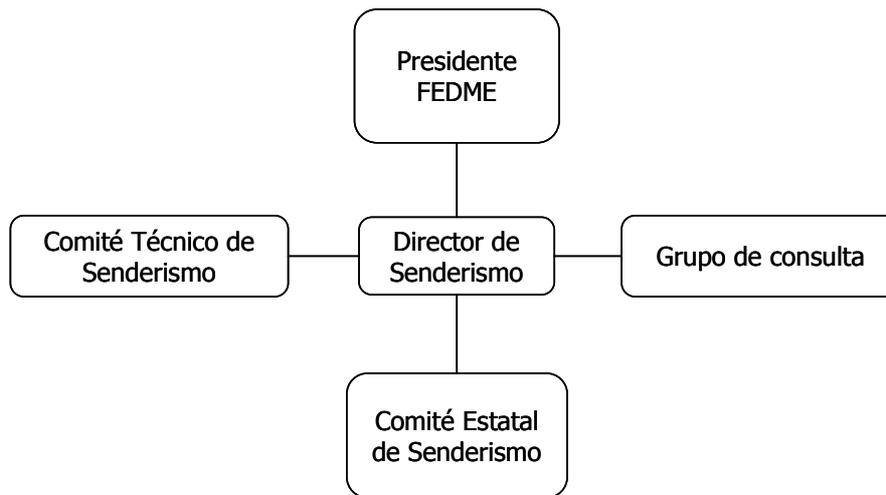


Figura 11: Estructura FEDME.

Fuente: Elaboración propia.



El *Comité Estatal de Senderismo* es un órgano colegiado en el que se encuentran representadas todas las Federaciones Autonómicas, a través de los directores de sus respectivos comité o vocalías. Este Comité se reúne como mínimo una vez al año.

Sus principales competencias son:

- Elaborar documentos técnicos generales.
- Impulsar estudios de carácter multidisciplinar.
- Mantener actualizado el Registro General de Senderos, etc.

El *Director de Senderismo* tiene carácter ejecutivo y es nombrado por el presidente de la FEDME, desarrollando tareas de coordinación general.

El *Comité Técnico de Senderismo* se creó a instancias del Comité Estatal de Senderismo en la reunión anual que se celebró en Lumbrales (2001). Este Comité



es un grupo de trabajo que acude a las reuniones estatales de senderismo, con voz pero sin voto. La elección de los componentes del Comité es competencia del Director de Senderismo. Presenta las siguientes áreas: Relaciones internacionales, Coordinación con Marruecos, Registro, Plan Director, Actividades, Formación, Asesoría jurídica y Calidad de los senderos.

A instancias del Director General de Senderismo se creó el denominado *Grupo de consulta*, compuesto por personas vinculadas al ámbito del senderismo y a los que se solicita opinión sobre diversos temas de interés.

### 5.3.2.2. Federaciones Autonómicas y/o Territoriales

Las competencias de las FF.AA. son las siguientes:

- Planificación, coordinación, ejecución, mantenimiento, información, divulgación, promoción y fomento de GR, PR, SL y E, que se desarrollen en su territorio.
- Homologación de senderos que discurran por su ámbito territorial.
- Asesoramiento técnico a entes privados o públicos interesados en el senderismo.
- Registro de senderos y Plan Director Autonómico y/o Territorial.
- Elaboración de un documento técnico sobre el desarrollo de lo relativo a las señales, coherente con el de la FEDME y de exclusiva aplicación en su territorio.
- Búsqueda de fondos para proyectos desarrollados en su territorio, sin perjuicio de otra financiación estatal o comunitaria.
- Establecimiento de criterios y denominaciones particulares, en ningún caso incoherentes con los enunciados del Plan Director Estatal, los expresados en este manual, ni con aquellos que se acuerden en reuniones del Comité Estatal de Senderos.
- Actualización del Registro de Senderos de su territorio, con inclusión de GR y E que discurran por el ámbito de su comunidad, tal y como aparecen en el Registro General de Senderos Estatal y de los PR y SL de su comunidad, buscando la mayor homogeneidad.



- Gestión de la información de la parte correspondiente a su territorio de datos del Registro General de Senderos, a entes privados y/o públicos autonómicos.
- Capacidad de relación con entidades de igual nivel dentro del territorio español y de asociación a la ERA.
- La formación que fuera necesaria.
- Formalización de convenios con entidades privadas, asociaciones, instituciones y otros para la cesión del uso del logotipo “Albergue de Etapa”.
- Capacidad de delegar competencias en entes territoriales menores.
- Facilitar a la FEDME, de una manera periódica, información acerca de los senderos de Gran Recorrido, para que sea incluida en el Registro General de Senderos.
- Facilitar a la FEDME, de manera general, información del resto de senderos.

#### **5.3.2.3. Estructura local, comarcal, etc.**

- Todas aquellas que sean delegadas por la Federación Autonómica correspondiente.
- Colaborar en la implantación y desarrollo de los senderos en el territorio de su competencia.

#### **5.3.3. Antecedentes**

A finales del siglo XIX y principios del siglo XX surge en España el fenómeno del excursionismo; normalmente ocurre en las zonas más desarrolladas y urbanizadas de España y se asocia a los segmentos de la sociedad más progresistas y con un cierto nivel económico. A imagen de lo que ocurrió en Francia, Inglaterra, etc. aparecen las sociedades excursionistas: el Centro Excursionista de Cataluña, Sociedad Peñalara, Sociedad Turismo del Alto Aragón. Su interés es cultural, naturalístico, antropológico, deportivo, etc. y, en algún caso, queda asociado a los incipientes nacionalismos.

Por otro lado, desde finales del s. XVIII a principios del s. XX se van llevando a cabo las “primeras ascensiones” a los grandes picos; aparecen las primeras reseñas escritas, la construcción de los primeros edificios al servicio del montañero,



las primeras sociedades exclusivamente montañeras (*la Societé Ramón*), etc. En España es desde este ámbito y desde la iniciativa de personas individuales, en el que surge un cambio de mentalidad más proteccionista y que trata de preservar el medio ambiente; en este marco, la declaración del Parque Nacional de Ordesa se debe al interés de los montañeros.

A principios del siglo XX los anhelos montañeros se desplazan a las más altas cordilleras del mundo (Mallory, etc.) lo que requiere una especialización de material, técnicas, organización, logística, etc. En el marco de las sociedades excursionistas aparecen las secciones de montaña, que luego se convertirán en clubs; también aparece la primera Federación española, la Federación Vasca.

Las restricciones a la actividad montañera como consecuencia de la Guerra Civil son severas; incluso en el Pirineo, donde durante diez años estuvieron prohibidas las tomas fotográficas particulares. Durante la época de la dictadura apenas accedían a la montaña las personas ajenas al ejército, la falange o similar. En los años 50 la afición se va recuperando, pero como fenómeno muy localizado en ciertas disciplinas montañeras. En los 60 se va ampliando el campo del montañismo, dándose la paradoja de que en la camaradería normal entre montañeros se unían personas vinculadas con el régimen, con otras de la oposición a éste. Pero hasta la llegada de la democracia la actividad de montaña, como en otros campos de la vida española, no ha seguido parámetros homologables a los europeos.

En Europa, durante los últimos años, se ha producido la incorporación masiva de la población a la actividad en el medio natural, se han profesionalizado algunos de los segmentos del montañismo (guías, suministro de material, etc.) y las Federaciones y los clubs han conseguido fortalecer sus estructuras conviviendo con la profesionalización parcial de la actividad.

En el caso francés convergen tres estructuras distintas: la Federación de Senderismo, la Federación de Escalada y Montaña y la Federación de los Club Alpino Francés (CAF); modelo que se repite en otros territorios europeos con una Federación de Senderismo y otra de montañismo. En España, sin embargo, ambas disciplinas deportivas están bajo un mismo paraguas federativo.



Figura 12: Marcas de pintura de GR.

Fuente: Elaboración propia. Archivo Prames.

En cuanto a los antecedentes del senderismo, a lo largo del siglo XX en España han tenido lugar varias iniciativas de señalización de rutas pedestres con marcas de pintura; pero ninguna de ellas tuvo la continuidad suficiente para que sobrevivieran tras el empuje inicial. Por esta razón, habría que situar el arranque de dicha realidad en el año 1972. En la Asamblea de la Federación Española de Montañismo (ahora FEDME), celebrada en León, se designó a la Federación Catalana para que editase un folleto de señalización de caminos de montaña. Se respondía así a una misiva del Comité de Senderos de *Gran Randonnée* de Francia, solicitando la continuación por España, desde la Cerdaña hasta Tarifa, de un sendero marcado en su territorio; el hoy GR 7, E 4. Al año siguiente se editó un Manual de Señalización en castellano, euskera y catalán.

La primera actuación mediante señalización de “pintura” la protagonizó el doctor Agudé, de la Federación catalana, en Tivissa (Tarragona). En estos primeros momentos el modelo de referencia era Francia; de ahí se deriva la similitud del código de marcas español con el francés, pero también la gran coincidencia respecto a estructura, modelo, actuación, etc. Esta coincidencia de las marcas (blanco y rojo, blanco y amarillo) ha permitido conformar un “grupo latino de marcas” en el que se incluye Portugal, Italia, Andorra, Bélgica, Holanda y algún otro país; es el grupo de marcas más cohesionado y es reconocible por todos los senderistas europeos.



El comienzo de la actividad de marcaje de senderos, por Federaciones Autonómicas, fue el siguiente:

Comunidad Autónoma	Fecha Inicio señalización	Comunidad Autónoma	Fecha Inicio señalización
Cataluña	1972	Castilla y León	1985
Comunidad Valenciana	1974	Andalucía	1986
Aragón	1978	Galicia	1988
País Vasco	1978	Región de Murcia	1991
Comunidad de Madrid	1978	La Rioja	1992
Comunidad Foral de Navarra	1978	Principado de Asturias	1994
Islas Baleares	1984	Cantabria	1994
Extremadura	1984	Islas Canarias	1997
Castilla - La Mancha	1985	Ciudad Autónoma Ceuta	2006

Tabla 5: Inicio señalización.

Fuente: Elaboración propia.



Independientemente de la fecha en la que las Federaciones Territoriales empezaron a trabajar en el senderismo, el periodo en el que la actividad acelera su marcha es en la segunda mitad de la década de los ochenta y primera mitad de los noventa. Estos años marcan un cambio general de concepto, pudiéndose hablar de tres fases:

### *1ª Fase.*

Tanto la Federación Estatal como las autonómicas valoraban esta actividad como de poca importancia (en contraste con la rápida progresión en escalada, o el aumento de expediciones al Himalaya, etc.). La mayor parte de las actuaciones relacionadas con el senderismo tenían un mimetismo con el mundo del montañismo, de hecho los que marcaban estos senderos eran montañeros y el terreno de juego era la alta montaña; por tanto, el trazado y las descripciones aludían a un concepto muy montañero del senderista, etc.

En este momento interesaba desarrollar la red de senderos, concebida desde la experiencia y preparación de un montañero. De alguna manera era una propuesta para federados de montaña que, por razones diversas, no podían o no querían llevar a cabo actividad de alta montaña.

Cabe citar, como botón de muestra, el caso del GR 11 Senda Pirenaica, sendero emblemático donde los haya. En la actualidad, en el Pirineo central, tiene un carácter acusadamente montañero; por ejemplo, pasos como los del collado de Tebarray, a 2.700 m precisan del uso del piolet y crampones (incluso para temporada estival). Este perfil contrasta con el de su homólogo francés GR 10, que discurre por cotas más bajas, pasando en ocasiones núcleos de población, y a veces, muy lejos de la línea fronteriza.

En la actualidad, si se traza el itinerario del GR 11 se marcaría por cotas más bajas, evitando los pasos con posibilidad de neveros hasta en invierno y grandes desniveles, etc.; ello tendría como consecuencia un trazado bien diferente del que existe en la realidad.

### *2ª Fase*

El senderismo se convierte en una actividad más accesible al resto de la sociedad; las Federaciones observan que es el segmento de federados que más crece y que más posibilidades tiene. En esta fase el perfil ha cambiado, ahora ya no son montañeros los que, por diversas razones, practican el senderismo; sino que es la población en general la que tiene interés por la práctica deportiva en el medio



natural, buscando otras alternativas de ocio más en contacto con la naturaleza, pero por el contrario, carece de las habilidades, recursos y conocimientos propios del montañero.

Además surge claramente la potencialidad en el desarrollo socio-económico de los ámbitos rurales, la capacidad en la educación ambiental de la población, la posibilidad de recuperar un patrimonio histórico-artístico como son los caminos tradicionales, las implicaciones en la salud físico-psíquica de los individuos que lo practican, etc.

Esta nueva perspectiva, sobre todo por lo que supone la entrada masiva al medio natural (montañoso o no) de un practicante sin el perfil clásico del montañero, cambia la perspectiva de las Federaciones. Desde el tipo de senderos sobre el que se actúa (proliferación del marcaje de GR, por lo que el interés se centra sobre los PR), pasando por redimensionar sus características físicas, hasta reflexionar acerca de la necesidad de contar con documentos y procesos técnicos (entre los cuales se encuentra la formación de técnicos especializados, la creación de un manual que explique las directrices básicas, etc.) que den calidad y homogeneidad a los senderos en todo el Estado. La confluencia de todos estos aspectos obliga a actuar de manera distinta y a realizar nuevos planteamientos.

### *3ª Fase*

La incorporación masiva de la sociedad española a esta práctica deportiva, en paralelo a la situación que se daba en Europa, realza las implicaciones extradeportivas que ya se apuntaban en anteriores fases. Esto hace que instituciones de toda índole se interesen en el fenómeno senderista, bien fomentando la creación de redes de senderos con las marcas federativas mucho más generalizadamente o bien generando programas diferenciados con códigos propios. Paralelamente se crea un tejido empresarial que empieza a actuar en el sector.



Figura 13: Sendero de Gran Recorrido GR 15 (Huesca).

Fuente: Elaboración propia. Archivo Prames.

#### 5.3.4. Marco normativo.

Hasta el momento se ha trabajado, en colaboración con la Administración Central y las distintas Administraciones Autonómicas, en la elaboración de normativas relacionadas con la señalización de senderos y el senderismo en cinco Comunidades Autónomas:

País Vasco – Decreto 79/1996, de 16 de abril, de Ordenación y Normalización del Senderismo, Departamento de Industria, Agricultura y Pesca. (BO País Vasco 2/0571996).

Principado de Asturias – Decreto 59/1998, de 9 de octubre de ordenación del Senderismo, de la Consejería de Cultura, (BO Principado de Asturias 22/10/1998), desarrollado por Resolución 18/11/1998, que aprueba la normalización del sistema de señales de recorridos.

La Rioja – Decreto 64/1998 de noviembre, de realización de senderos en el medio natural y uso público, de la Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente. (BO La Rioja 24711/1998).

Comunidad Valenciana – Decreto 179/2004, de 24 de septiembre, del Consell de la Generalitat, de regulación del senderismo y deportes de montaña de forma compatible con la conservación del medio natural.



Islas Canarias – Decreto 11/2005, de 15 de febrero, por el que se crea la Red Canaria de Senderos y se regulan las condiciones para la ordenación, homologación y conservación de los senderos de la Comunidad Autónoma Islas Canarias. En esta última se ha publicado también una Orden de Señales.

Además de las Comunidades citadas, se está trabajando para la publicación de un nuevo Decreto en Navarra y Aragón:

- En Navarra, a través de la Orden Foral 404/2010 de 23 de diciembre, se saca a exposición pública por segunda vez una propuesta de decreto al respecto.
- En Aragón, la situación actual es la siguiente, con fecha 10 de noviembre se publicó en el Boletín Oficial de Aragón, la Resolución de 20 de octubre del Viceconsejero de Turismo por la que se somete a información pública el proyecto de Decreto por el que se regulan los senderos de Aragón.

La primera cuestión que se observa es que todas estas normativas responden a puntos de vista multidepartamentales, relacionados con medio ambiente, turismo, cultura y deporte. De hecho, estos decretos emanan de consejerías o departamentos diferentes:

País Vasco – Departamento de Industria, Agricultura y Pesca.

Principado de Asturias – Consejería de Cultura.

La Rioja – Consejería de Desarrollo Autonómico, Administraciones Públicas y Medio Ambiente.

Comunidad Valenciana – Consell de la Generalitat.

Islas Canarias – Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial.

Comunidad Foral de Navarra – En fase de aprobación. Emanada de la Consejería de Asuntos Sociales, Familia, Juventud y Deporte.

Aragón – En fase de aprobación. Departamento de Industria, Comercio y Turismo.



### 5.3.5. Planes Estratégicos y Planes Directores

Los documentos rectores del desarrollo de los senderos señalizados son los denominados:

- Plan Director Estatal de Senderos (PDES).
- Planes Directores Autonómicos y/o Territoriales.

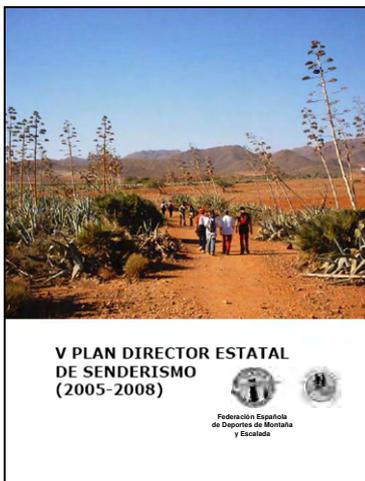
#### 5.3.5.1. El Plan Director Estatal de Senderos

El PDES es el documento programático de la FEDME en materia de senderos señalizados; realizado por la misma el año siguiente al de la celebración de elecciones a presidente y con una vigencia de cuatro años.

Este documento se fundamenta en los Planes Directores de las distintas Federaciones Territoriales, complementándose con elementos generales de coordinación, y tiene como principales objetivos la recolección de la información básica sobre los caminos señalizados homologados y la consecución del mayor grado posible de homogeneidad y cohesión de toda la red de senderos del Estado español, máxime cuando se trate de senderos GR y E.

Los principales contenidos que incluye son los citados a continuación:

- Las regulaciones del tránsito por caminos marcados, con la documentación legal en la que se sustenta dicha regulación.



- Las prioridades para el cuatrienio de la FEDME y las Federaciones Autonómicas (bien sea en el aspecto de señalización de rutas, fomento de la actividad, etc.).
  - Un resumen de todos los GR, PR, SL y E señalizados en todo el Estado español.
  - La legislación vigente, estatal y autonómica, que afecte al marcaje de senderos.
  - La documentación vigente sobre homologación, proyectos de senderos, etc. que estén aprobadas por las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales.
- Otros elementos de coordinación.



## **Manual de Senderos**



El Manual de Senderos es un documento de referencia general, y mínimos, sobre el desarrollo de los senderos en España, que admite desarrollos adaptados a las condiciones de cada territorio. Trata de recoger la experiencia de las Federaciones en el marcaje de senderos a lo largo de los años. Esta publicación se encuentra en su 3ª edición, correspondiente al año 2007.

A día de hoy, el Manual está siendo revisado y actualizado intensamente y se contempla su publicación online a lo largo del año 2011.

## **Registro General de Senderos**

El Registro General de Senderos de la FEDME es una base de datos de carácter federativo estatal, que se va actualizando de manera continua, donde se recoge la situación de los senderos señalizados homologados y aquellos que están en las distintas fases de su realización: proyecto, ejecución y homologación.

La inscripción en el Registro General de Senderos tanto de GR como de PR, SL y otros, con su documentación completa, además de su carácter informativo, es la base para que la FEDME (bien a iniciativa propia o a instancias de alguna Federación Autonómica y/o Territorial afectada) pueda ejercer, en su caso, acciones jurídicas efectivas.

El acceso al Registro se realiza a través de la página Web de la FEDME ([www.fedme.es](http://www.fedme.es)), aunque su acceso, consulta y modificación se encuentra restringido, mediante un nombre de usuario y un *password* que es único para cada Federación.

El Registro General contiene la siguiente información básica:

- Tipo de senderos y número de identificación.
- Federación Autonómica y/o Territorial que lo gestiona.
- Comunidad Autónoma y provincia donde se ubica.



- Situación del sendero: en proyecto, ejecución u homologación.
- Año de homologación y entidad homologadora.
- Entidad realizadora y promotora.
- Datos básicos del sendero: punto de inicio y de final, recorrido que realiza, longitud y horario estimado.
- Otros datos: los itinerarios europeos que discurren por el territorio español, ordenados por número e identificación de los senderos marcados por los que discurren, direcciones oficiales de las Federaciones Territoriales y de la FEDME, listado de topoguías relacionadas, el mapa con la red de GR estatal y el mapa de la red de senderos europeos, entre otra información.

Para una correcta gestión del Registro de Senderos se redactó un Protocolo de funcionamiento del Registro (última versión fechada en junio de 2006).

### *Proceso de homologación y protocolo de homologación*

Según el Manual de Senderos de la FEDME, la homologación se define como el proceso federativo por el cual se permite el uso de las marcas registradas por la FEDME, y gestionadas por las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales, a los promotores de redes de senderos marcados (Manual de Senderos FEDME, 2007, p. 35).

El proceso de homologación de un proyecto de senderos GR<sup>®</sup>, PR<sup>®</sup> o SL<sup>®</sup> tiene como objetivos:

1. Garantizar la seguridad del posible usuario. Criterio predominante a la hora de determinar la viabilidad de una propuesta como sendero homologado.
2. Garantizar la continuidad del tránsito senderista.
3. Garantizar unos mínimos de calidad.
4. Garantizar la homogeneidad de la red.



Figura 14: Curso Técnico en senderos (taller de señalización).

Fuente: Archivo Prames.

En este mismo contexto, en el año 2002 se elaboró, fruto de la colaboración entre la FEDME y la Universidad de Zaragoza, un Modelo de Reglamento de Homologación de senderos. El Modelo de Reglamento que se propone no tiene carácter obligatorio, sino meramente orientativo; pretende ser un modelo base que sirva para facilitar el trabajo de redacción de su propio reglamento a las distintas Federaciones Autonómicas, que únicamente deberán realizar un trabajo de adaptación. En el caso de que en la Comunidad Autónoma exista Decreto regulador, el texto deberá ajustarse también a sus prescripciones legales.

#### 5.3.5.2. Los Planes Directores Autonómicos y/o Territoriales

Los Planes Directores Autonómicos y/o Territoriales son los documentos programáticos por los que se rigen las Federaciones Territoriales en materia de senderos señalizados. Al igual que en el caso del PDES se elaboran por cada una de las Federaciones al año siguiente de la celebración de elección de presidente y tienen una duración máxima de cuatro años.

Entre sus contenidos mínimos se encuentran:

- Las prioridades para el cuatrienio de la Federación Autonómica (bien sea en el aspecto de señalización de rutas, fomento de la actividad, etc.).



- Todos los GR, PR, SL y E. con sus enlaces, derivaciones y variantes, del territorio sobre el que tengan competencia.
- La legislación vigente estatal y/o autonómica que afecte al marcaje de senderos.
- Los documentos sobre homologación, proyectos de senderos, etc., que la propia Federación haya emitido.
- Las regulaciones de tránsito por caminos marcados, con la documentación legal en la que se sustenta dicha regulación, de su territorio. Las federaciones Territoriales podrán desarrollar en sus planes directores cuantos aspectos consideren sean relevantes.

### 5.3.6. Acciones de difusión relevantes

#### 5.3.6.1. Eventos

##### *Jornadas Estatales de Senderismo*

Anualmente se celebra un evento a nivel estatal de gran importancia, las *Jornadas Estatales de Senderismo*. Estas jornadas comenzaron a realizarse en 1993 con el objeto de reunir a los representantes en materia de senderismo de todas las Federaciones de Montañismo, y cualquier interesado en este mundo, para tratar de acordar numerosos temas de interés común (formas de trabajar, elaboración de documentos técnicos, dar a conocer proyectos que se estaban realizando, etc.). Se pretende La última convocatoria, correspondiente a la XIX edición tendrá lugar en Murcia.

Se han organizado jornadas en prácticamente todas las Comunidades Autónomas salvo en Galicia, La Rioja y Baleares, habiendo conseguido, en muchos casos, la difusión y promoción del senderismo entre la clase política y la sociedad de aquellos lugares donde se han celebrado.

Los programas de todas ellas han seguido un mismo esquema: la organización de talleres técnicos para tratar temas de coordinación general, charlas abiertas al público en general, la realización de visitas turísticas y actividades para dar a conocer el patrimonio histórico-artístico, gastronomía o el medio natural de la región, e incluso la organización de alguna excursión para dar a conocer los senderos del entorno.



Dichas jornadas siempre se hacen coincidir con la Reunión del Comité Estatal de Senderismo a la que están convocados los representantes de senderos de todas las Federaciones de Montaña.

### *Eurorando*

En 2001 se celebró en Estrasburgo el *Eurorando*, evento referencia del senderismo europeo, que se centraba en la unidad de Europa en esta materia con el lema “*Caminando hacia la unificación de Europa*”; hasta entonces, la Asociación Europea de senderos (ERA) centraba todos sus esfuerzos en la señalización de caminos de larga distancia en Europa.



Tras el éxito de participación, en 2004 la ERA decidió organizar el *Eurorando* cada 5 años. Así en 2006, se organizó el *Eurorando* 2006 en el sur de la República Checa, celebrando la ampliación hacia el este de la Unión Europea.

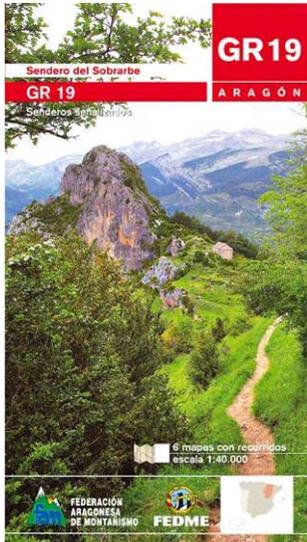
En 2011 el *Eurorando* se celebra en Andalucía, desarrollándose de octubre de 2010 a octubre de 2011, con una amplia agenda de actividades y actos, cuyo eje central será la difusión del valor del agua como fuente de cultura, salud y vida y bajo el eslogan “*Caminos y aguas, fuente de salud, cultura y vida*”. La actividad tiene tres niveles: Europa (organizado por las asociaciones senderistas de cada país), España (organizado por las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales) y Andalucía.

#### 5.3.6.2. Publicaciones

La divulgación de un sendero se considera inseparable de su señalización. Para ello se ha elaborado un documento accesible al público en general que se ha denominado *topoguía*. El principal fin que persigue este documento es informar al usuario de la existencia de senderos homologados determinados, en uso para



cualquier persona, y debe albergar una serie de contenidos mínimos como son los siguientes:



- Introducción general de la zona por la que discurre.
- Ficha técnica de cada sendero PR o SL o etapa de GR.
- Descripción de la ruta con indicaciones de distancias, tiempos y desniveles.
- Representación cartográfica del recorrido a diferentes escalas.
- Perfiles altimétricos.
- Servicios básicos.

- Otra información como los elementos de interés por donde discurre el itinerario, el sistema de graduación de la dificultad y los criterios seguidos para ella, el equipo personal aconsejado y explicar las características de la zona por donde se desarrollan, así como el año de edición, temas de seguridad o los datos del promotor o de la Federación Autonómica.

Si la *topoguía* posee estos contenidos mínimos y queda maquetada en base a una serie de especificaciones técnicas, como las que indica la Figura 15, la *topoguía* se considera homologada.

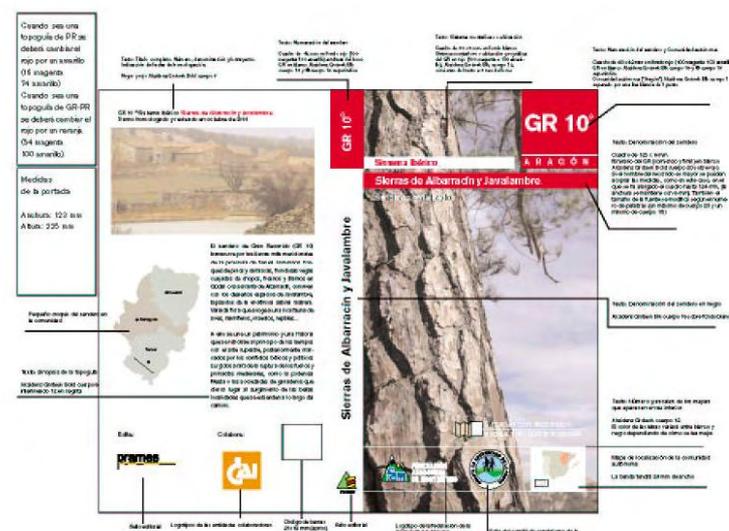
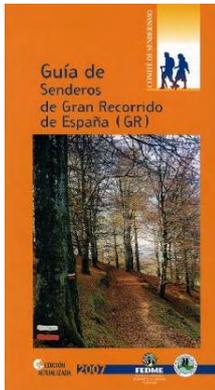


Figura 15: Especificaciones técnicas de maquetación para la homologación de la topoguía.



Otra publicación destacable en el marco de los senderos señalizados es la *Guía de Senderos de Gran Recorrido de España*. Esta publicación es una guía oficial que recopila los senderos de Gran Recorrido homologados y en uso. Se publica en soporte papel y la última edición publicada es la 5ª en diciembre de 2007.



En ella se reflejan, sendero por sendero, los siguientes elementos: itinerario (lugares por donde transcurre), pequeña descripción general, con determinación de número de etapas estimadas y kilómetros, ubicación del trazado del sendero correspondiente en el mapa de la Comunidad Autónoma, breve relato de los servicios, dirección para la obtención de más información, bibliografía relevante, cartografía básica. Además se adjuntan mapas tipo croquis acerca de los senderos GR españoles y los senderos europeos.

De igual forma, en la publicación *Mapa-Guía de los senderos*, actualizada periódicamente, se plasma diversa información general sobre el marcaje de senderos así como un mapa sobre la red española de senderos en uso y un mapa sobre los senderos europeos.



### 5.3.6.3. Páginas Web

No existe ninguna página Web específica que aúne toda la información sobre los senderos en España, salvo lo que se expone en la página Web de la FEDME ([www.fedme.es](http://www.fedme.es)). En cualquier caso, prácticamente todas las Federaciones Autonómicas de Montaña disponen en sus páginas Web de un apartado descriptivo sobre sus senderos, con mayor o menor desarrollo.

Para algunos senderos de Gran Recorrido existen páginas específicas que describen con mucho detalle su recorrido, puntos de interés e información relevante.



Figura 16: Señalización en senderos en Soria.

Fuente: Elaboración propia. Archivo Prames.

### 5.3.7. Análisis técnico de los Senderos de Gran Recorrido

#### 5.3.7.1. Marcas registradas

Las marcas GR, PR y SL se encuentran registradas a favor de la FEDME en el “Registro de Marcas y Patentes” nº 2456097, 2456098 y 2456100 de la Oficina Española de Patentes y Marcas del Ministerio de Ciencia y Tecnología, dentro de la clase 41 “Servicios de esparcimiento, en particular la señalización de rutas, caminos y senderos, con carácter recreativo y deportivo” (Boletín Oficial de la Propiedad Industrial del 01/09/2002).

La FEDME tiene registradas cuatro tipos de marcas en tres combinaciones de colores; blanco y rojo para los GR, blanco y amarillo para los PR y blanco y verde para los SL (Figura 17). Sin embargo, las FF.AA., en atribución de su competencia de gestión, hacen un uso diferente de las mismas.

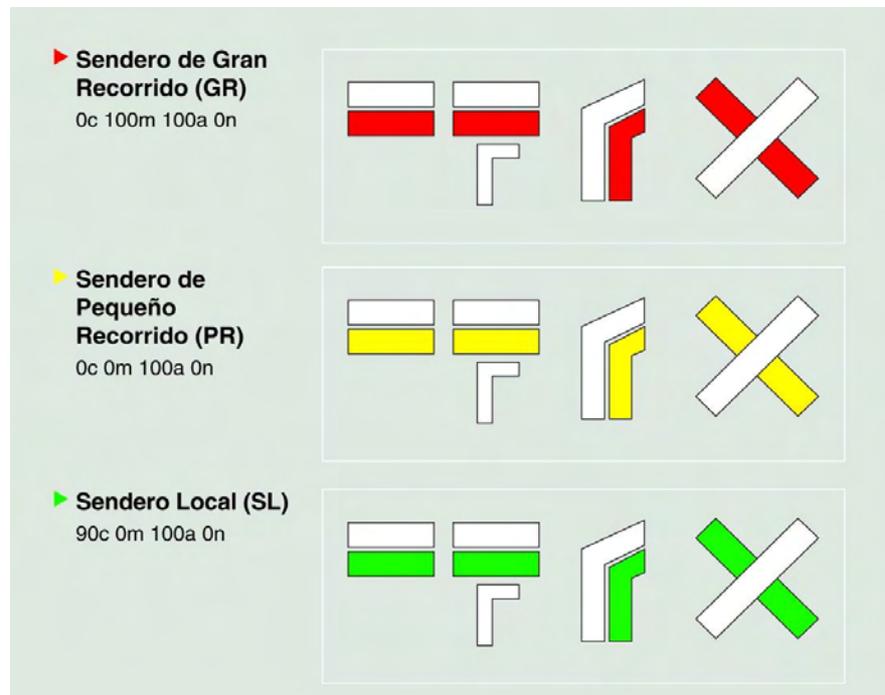


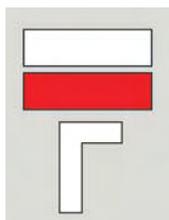
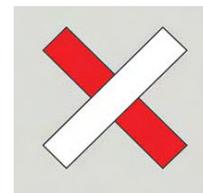
Figura 17: Marcas GR, PR y SL.

El significado de cada una ellas es el siguiente:



*Marca de continuidad:* dos rectángulos paralelos de 10 x 5 cm cada uno, con una separación de un centímetro entre ellos; el superior se destina al color blanco y el inferior al que corresponda según el tipo de sendero (rojo para el GR, amarillo para el PR y verde para el SL.).

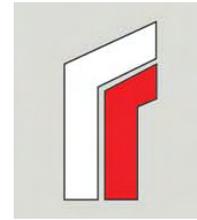
*Marca de dirección equivocada:* composición en aspa, o cruz de San Andrés, de dos rectángulos de 15 por 3 cm. Un trazo será de color blanco, desarrollado de arriba derecha a abajo izquierda, superpuesto al otro será del color que corresponda al tipo de sendero (rojo para GR, amarillo para PR y verde para SL) y que se desarrolla de arriba izquierda a abajo derecha.



*Marca de cambio de dirección:* composición de dos trazos paralelos, con una separación de un centímetro, en ángulo simulando el giro del sendero. El trazo envolvente será destinado al color blanco; el trazo envuelto será del color que corresponda según el sendero (rojo para el GR, amarillo para el PR y verde para el SL).



*Marca de cambio brusco de dirección:* composición similar a la de continuidad, añadiéndose bajo el trazo del color otro en blanco haciendo un ángulo recto. Este tiene un trazo paralelo a los dos superiores, pero de la mitad del desarrollo y otro perpendicular; ambos son de la mitad de grosor.



Con el tiempo, la tendencia ha sido la de simplificar las tipologías de marcas y, por tanto, la marca de cambio brusco de dirección ha sido descartada por la FEDME. Se plasma en esta ocasión porque aparece en numerosos documentos que no han sido actualizados y porque es posible encontrarla todavía en algún sendero.

Todo este código de señales de pintura se plantea compatible con otros códigos y otros usos que utilicen los viales públicos. Las señales se colocarán sobre el terreno o sobre un soporte mueble que pueden ser: estaquillas, postes con flechas direccionales u otras.



*Figura 18: Señalización de PR en Comunidad Valenciana.*

*Fuente: Elaboración propia. Archivo Prames.*

En la señalización de los senderos locales (SL), la Federación Autonómica y/o Territorial es la que decide sobre el código territorial que se aplica, oscilando entre el uso de uno autonómico o siguiendo la antigua nomenclatura provincial de las matrículas de los vehículos; en algún caso, como en País Vasco, ha sufrido alguna modificación. En la Tabla 6 se puede consultar la situación de cada Comunidad Autónoma.



Comunidad Autónoma	Código	Código territorial
Andalucía	Autonómico	A - Andalucía
Aragón	Provincial	HU – Huesca TE – Teruel Z – Zaragoza
Islas Baleares	Insular	MA - Mallorca
Islas Canarias	PR – Insular	TF – Isla de Tenerife LP – Isla de la Palma LG – La Gomera
Islas Canarias	SL - Municipal	–
Cantabria	Autonómico/provincial	S – Santander
Castilla y León	Provincial (PR y SL)	AV – Ávila BU – Burgos LE – León P – Palencia SA – Salamanca SO – Soria SG – Segovia VA – Valladolid ZA – Zamora
Castilla-La Mancha	Provincial	AB – Albacete CR – Ciudad Real CU – Cuenca GU – Guadalajara TO - Toledo
Cataluña	Autonómico	C - Cataluña
Comunidad Valenciana	Autonómico	CV – Comunidad Valenciana
Extremadura	Provincial	BA – Badajoz CC - Cáceres
Galicia	Autonómico	G – Galicia
La Rioja	Autonómico	LR – La Rioja
Comunidad de Madrid	Autonómico	M - Madrid
Comunidad Foral de Navarra	Autonómico	NA – Navarra
País Vasco	Provincial retocado	A – Araba BI – Bizkaia GI – Gipuzkoa
Principado de Asturias	Autonómico	AS - Asturias
Región de Murcia	Autonómico/provincial	MU – Región de Murcia
Ciudad Autónoma de Ceuta	–	CE - Ceuta
Ciudad Autónoma de Melilla	–	–

Tabla 6: Nomenclatura senderos PR y SL por Comunidad Autónoma.

Fuente: Elaboración propia.



Dentro de la capacidad de gestión que tienen las FF.AA., una de ellas (Galicia) decidió no señalar recorridos con la denominación de SL. Las razones que se argumentan para dicha decisión son dos:

- El concepto de SL es una especialización del PR, pudiendo el segundo abarcar el primero.
- En un medio natural húmedo el color verde se mimetiza fácilmente con el paisaje y no sirve al propósito del sendero balizado.

#### **5.3.7.2. Tipos de senderos.**

Los senderos señalizados homologados pueden ser de tres tipos:

##### ***Senderos de Gran Recorrido:***

Se identifican con los colores blanco y rojo y con las siglas GR; siendo condición necesaria que su recorrido andando precise de más de una jornada, con una longitud mínima de 50 km. Este tipo de sendero puede tener asociados enlaces, derivaciones y variantes, que se señalarán con el código de color de los GR.

La asignación de la numeración será competencia de la FEDME, pero la gestión de los mismos dependerá de cada Federación Autonómica y/o Territorial, en el tramo que discurra por su territorio.

La rotulación de un sendero de Gran Recorrido son las letras G y R (mayúsculas, sin espacio ni puntos entre ellas) + espacio en blanco + el numeral que corresponda. Por ejemplo: GR® (espacio) 34.

Las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales por las que discurra un sendero GR® interautonómico llegarán a los acuerdos necesarios para homogeneizar al máximo las características del mismo.

##### ***Senderos de Pequeño Recorrido***

Se identifican con los colores blanco y amarillo y con las siglas PR; siendo condición necesaria que se puedan recorrer en una jornada o parte, con una longitud máxima de 50 km. Este tipo de sendero puede tener asociadas variantes y derivaciones, que se señalarán con el código de color de los PR.



La asignación de la numeración y la gestión de los mismos será competencia de la Federación Autonómica y/o Territorial por la que se desarrollen.

La rotulación de un sendero de pequeño recorrido son letras P y R (mayúsculas y sin espacio ni puntos entre ellas) + guión + código territorial + espacio + numeral correspondiente. Por ejemplo: PR<sup>®</sup>-CV(espacio) 38.

La determinación del código territorial queda a expensas de la decisión de la Federación Autonómica y/o Territorial correspondiente; por defecto se usará el código provincial del antiguo sistema de matriculación de vehículos de España. Por acuerdo de cada Federación el código territorial puede ser autonómico, territorial y/o insular; en estos casos se cuidará que el código resultante no coincida con ninguno de los existente en el antiguo sistema de matriculación; dicho acuerdo ha de estar reflejado en el Plan Director de la Federación Autonómica y/o Territorial y comunicado a la FEDME para que aparezca en el Plan Director Estatal de Senderos.

### ***Senderos Locales***

Se identifican con los colores blanco y verde y con las siglas SL. Su recorrido no sobrepasará los 10 km.

La asignación de la numeración y la gestión de los mismos será competencia de la Federación Autonómica y/o Territorial correspondiente.

La rotulación de un sendero local son las letras S y L<sup>®</sup> (mayúsculas y sin espacio ni puntos entre ellas) + guión + código territorial + espacio + numeral correspondiente.

La determinación del código territorial se establecerá de igual forma que en el caso de los PR, en base a la decisión de la Federación Autonómica y/o Territorial correspondiente.



*Figura 19: Señalización Sendero Local en Álava.*

*Fuente: Elaboración propia. Archivo Prames.*



En casi todas las CC.AA. existen señalizados GR, PR y SL, aunque hay excepciones, las que se exponen a continuación (Tabla 7).

Comunidad Autónoma	GR	PR	SL
Andalucía			
Aragón			
Islas Baleares			
Islas Canarias			
Cantabria			
Castilla y León			
Castilla-La Mancha			
Cataluña			
Comunidad Valenciana			
Extremadura			
Galicia			
La Rioja			
Comunidad de Madrid			
Comunidad Foral de Navarra			
País Vasco			
Principado de Asturias			
Región de Murcia			
Ciudad Autónoma de Ceuta			
Ciudad Autónoma de Melilla			

Tabla 7: Existencia de senderos GR, PR y SL por Comunidad Autónoma.

Fuente: Elaboración propia.

### ***Variantes, enlaces, enlaces internacionales y derivaciones***

Los denominados *variantes* son aquellos senderos señalizados homologados, de cualquier rango, que parten y confluyen en dos puntos diferentes del mismo sendero. Normalmente sólo afectan a GR. La rotulación de una variante será la del sendero del cual nace y al que confluye + punto + número correlativo. Por ejemplo: GR® 15.1. Es competencia de la FEDME la numeración de las variantes de los GR interautonómicos, siendo competencia de las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales la numeración del resto de variantes.

Los *enlaces* son senderos señalizados homologados que unen senderos distintos de igual o distinto rango. Se desarrollan dentro del ámbito de actuación de una misma Federación Autonómica y/o Territorial, siendo competencia de dicha Federación el determinar la rotulación; en todo caso ésta habrá de ser coherente con los códigos de color, distancias, etc. de GR, PR y SL, y deberá estar reflejada en el Plan Director de la misma y ser comunicada a la FEDME para su inclusión en



el Plan Director Estatal de Senderos. Normalmente acaban marcándose como PR, pero se usa sobretodo en zonas donde transitan dos GR bastante próximos.

*Enlaces internacionales* son aquellos que parten de un sendero marcado homologado del Estado español y alcanzan otro de un Estado colindante. La propuesta de los mismos corresponde a la FEDME en colaboración con las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales correspondientes. La asignación de la numeración debe ser propia para cada caso, siempre en coherencia con lo descrito en el Manual de Senderos, y será competencia de la FEDME. La gestión de los mismos dependerá de la Federación Autonómica y/o Territorial, en el tramo que discorra por su territorio. En relación a este tipo de enlaces, en la actualidad sólo existen en el Pirineo, enlazando el GR 11 de la vertiente Sur con el GR 10 de la vertiente norte; y están expuestos a lo que se acuerde entre la FEDME y la FF.AA. correspondiente, con la homóloga del país colindante

*Derivaciones* son los tramos, señalizados o no, que parten de uno homologado y lo vinculan con elementos cercanos de interés. Su desarrollo y características son competencia de las Federaciones Autonómicas y/o Territoriales.

### ***Senderos Internacionales***

Junto a la identificación de un sendero GR, PR o SL, en los tramos que corresponda, aparecerá la marca de los senderos europeos reconocidos oficialmente por la Asociación Europea de Senderismo con la siguiente denominación: E (mayúscula) + espacio en blanco + numeral correspondiente (por ejemplo: E 7). La gestión de los Senderos Europeos queda en manos de la Federación Autonómica y/o Territorial correspondiente, quedando reservado a la FEDME el garantizar la homogeneidad de los mismos.

### ***Otras denominaciones***

Tanto la FEDME como las Federaciones Autonómicas y/o territoriales pueden crear denominaciones, que estarán subordinadas a los tres tipos de senderos, en virtud de alguna característica (por ejemplo, tramo de montaña, sendero didáctico, ruta de los vinos, etc.).

Otras denominaciones (surgidas de la voluntad de FF.AA.) se añaden a los tipos de senderos básicos y aluden a aspectos varios. Entre las numerosas posibilidades cabe destacar: los senderos circulares, didácticos, botánicos, tramos de alta montaña y urbanos.



Figura 20: Señalización en el GR 221 (Mallorca).  
Fuente: Elaboración propia. Teresa Moreno.

En la Tabla 8 se resumen las principales características de los distintos tipos de senderos mencionados.

Denominación	Características	Rotulación	Competencia en la numeración
<b>GR</b> <b>Sendero Gran Recorrido</b>	Realizable en más de una jornada y longitud > 50 km	GR(espacio)Nº	GR Interautonómicos FEDME/ GR Autonómicos FF.AA.
<b>PR</b> <b>Sendero Pequeño Recorrido</b>	Realizable en una jornada y longitud < 50 km	PR+guión+código territorial(espacio)Nº	FF.AA.
<b>SL</b> <b>Sendero Local</b>	Dificultad baja y longitud < 10 km	SL+guión+código territorial(espacio)Nº	FF.AA.
<b>Variante</b>	Parte y llega a un mismo sendero homologado	Rotulación del sendero que parten+punto+Nº	Interautonómicos FEDME / Autonómicos FF.AA.
<b>Enlace</b>	Une dos senderos homologados	Según decisión de las FF.AA.	FF.AA.
<b>Enlace internacional</b>	Une senderos españoles y foráneos	Propia a convenir con la Federación foránea	FEDME
<b>Derivación</b>	Une un sendero homologado con un punto de interés próximo	Pueden estar homologados o no	FF.AA.
<b>E</b> <b>Sendero internacional</b>	Transita por 3 ó más estados	E(espacio)Nº	ERA

Tabla 8. Principales características de los tipos senderos.  
Fuente: Manual de Senderos. FEDME 2007

El mapa que se muestra representa la situación actual de los senderos de Gran Recorrido (GR) en España.





Figura 21: Senderos GR España.

Fuente: Mapa guía de senderos: Conoce España y Portugal Caminando. FEDME





A continuación se listan los Senderos GR señalizados o señalizados parcialmente, ordenados por numeración y en los que se especifica qué Comunidades Autónomas poseen ese GR. Todas las numeraciones intermedias de GR corresponden a senderos que se encuentran en proyecto o bien aquellos que han sido deshomologados (Tabla 9).

Los campos incluidos en este listado son los siguientes:

- Denominación
- Comunidad Autónoma
- Provincias
- Itinerario
- Longitud
- Firme predominante
- Coincidencia con otras señalizaciones
- Observaciones



GR	Denominación	Comunidad Autónoma	Total km	km señal.
1	Sendero Histórico	Aragón – Asturias – Cantabria – Castilla y León - Cataluña	1.297	1.047
2	La Jonquera - Aiguafreda	Cataluña	165	165
3	Sendero Central de Cataluña (circular Lleida - Lleida)	Cataluña	227	227
4	Puigcerdà - Montserrat	Cataluña	158	158
5	Senders dels Miradors	Cataluña	214	214
6	Barcelona - Montserrat	Cataluña	52,5	52,5
7	Frontera con Marruecos - Ceuta (Plaza de África) - TarifaPuebla de D. Fadrique – Tarifa - Andorra	Andalucía - Cataluña – Ceuta - Comunidad Valenciana	2.422	2.422
8	Puertos de Beceite - Maestrazgo - Gúdar - Javalambre	Aragón - Cataluña	353	353
9	Cañada Real de las Provincias. Cañada de los Toros	País Vasco	42,7	42,7
10	Puçol – Monfortinho	Aragón - Castilla La Mancha - Castilla y León - Comunidad Valenciana - Extremadura	1.128,2	1.128,2
11	Senda Pirenaica	País Vasco - Navarra – Aragón - Cataluña	774	774
12	Sendero de Euskal-Herria	Navarra – País Vasco	261	261
14	Senda del Duero	Castilla y León	369	369
15	Senda Prepirenaica	Aragón	245	245
16	Senderos del Serrablo	Aragón	50	50
17	Sendero Mariano	Aragón	191	43
18	Senderos de la Ribagorza	Aragón	135	135
19	Senderos del Sobrarbe	Aragón	80	80
20	Vuelta a Aralar	País Vasco	43	43
21	Xabier Loiola Zarate Loiola	País Vasco	45	45
23	Senderos por La Litera alta	Aragón	47	47
24	Senderos de Calatayud, Daroca y Gallocanta	Aragón	80	80
25	Vuelta a la Llanada Alavesa a Piedemonte	País Vasco	178	178
33	Sendero de la Lluna Llana	Comunidad Valenciana	58	58
34	Caminos de trashumancia: Donosti-Arantzazu	País Vasco	80	80
35	Caminos de la Trashumancia: Aralar - Costa	País Vasco	43,5	43,5
36	Sierra de Espadán	Comunidad Valenciana	65	65
37	La Serranía - Vías Pecuarias	Comunidad Valenciana	65,9	65,9
38	Ruta del Vino y del Pescado	País Vasco	105	105
39	Cañada de la Mesta	Andalucía	112	112
40	Cañada Real Soriana	Andalucía	105	105
41	Cordel de las Buervas	Andalucía	154	154
42	Cañada Real Leonesa Occidental	Andalucía	56	56
43	Cordel de la Campiña (Córdoba-Jaén)	Andalucía	62	62
45	Senderos del Somontano	Aragón	126,5	126,5



GR	Denominación	Comunidad Autónoma	Total km	km señal.
47	Camino de las Minas	Andalucía	37	37
48	Sierra Morena	Andalucía	571	571
53	Sendero Panorámico de Vigo	Galicia	39,9	39,9
58	Sendeiro das Greas	Galicia	206	206
60	Camino de Aníbal por la prov de Ciudad Real	Castilla La Mancha	53	53
61	Las Cañadas	Castilla La Mancha	200	200
62	Sierra Morena	Castilla La Mancha	125	34
63	Senda de Viriato	Castilla La Mancha	140,5	140,5
66	Sendero oriental de Castilla La Mancha	Castilla La Mancha	630	270,7
65	Camino de Santiago	Aragón - Cataluña	302	302
69	La Alcarria Conquense	Castilla La Mancha	220	25
71	Sendero de la Reserva de Saja	Cantabria	127	127
72	Ruta de los Campurrianos	Cantabria	68	68
73	Calzada de los Blendios	Cantabria	131	131
74	Corredor Oriental de Cantabria	Cantabria	156	156
75	Senda de los Valles de Cantabria	Cantabria	86,5	86,5
82	Sierra de la Demanda	Castilla y León	270	270
83	Camí del Nord o del Canigó	Cataluña	212,61	212,61
85	La Ruta de los Sentidos	Castilla y León	168	168
86	Sendero Ibérico Soriano	Castilla y León	510	510
88	Senderos del Jarama	Castilla La Mancha	14,85	
89	Canales de Castilla	Castilla y León	210	210
90	Tierras del Moncayo - Sistema Ibérico Zaragozano	Aragón	170	170
92	Senda del Mediterráneo	Andalucía	540	69
92	Sender del Mediterrani	Cataluña	583	583
92	Sendero del Mediterráneo	Región de Murcia	179	179
93	Sierras de La Rioja	La Rioja	170	190
94	Sendero Rural de Galicia	Galicia	138	138
95	Calzada Romana de Zaragoza a Francia por el Puerto del Palo y Bujaruelo	Aragón	199	47
96	Camí Romeu de Montserrat	Cataluña	54	54
97	Tordera - Llobregat	Cataluña	113	113
98	Vuelta a la Reserva de la Biosfera de Urdaibai	País Vasco	120	120
99	Sendero del Ebro	Cantabria - Castilla y León – Aragón - Cataluña	783,6	783,6
100	Ruta de la Plata	Castilla y León - Asturias	146,1	146,1
101	Camino Real del Puerto de la Mesa	Asturias	60	60
102	Camino Real del Sellón o Faceu	Asturias	110	50
103	Senda Romana de Caoro	Asturias	50	11
104	Alta Ruta Cantábrica (Asturias interior)	Asturias	600	600
105	Ruta de las Peregrinaciones	Asturias	106	106
106	Ruta de San Melchor	Asturias	56,6	56,6
107	El Camí dels Bons Homes	Cataluña	94,5	94,5
108	Travesía Andariega Xixón-Cuadonga	Asturias	78,4	78,4



GR	Denominación	Comunidad Autónoma	Total km	km señal.
110	Ruta Circular del Valle	Extremadura	23,7	
115	Transerena: Cordel de la Senda del Rey	Extremadura	96	96
120	La Ruta de los Tres Templos	País Vasco	44	44
121	Vuelta a Gipuzkoa	País Vasco	284	284
123	Vuelta a Bizkaia	País Vasco	350	350
125	La Senda del Poeta	Comunidad Valenciana	75	75
127	Río Segura	Región de Murcia	158,4	158,4
140	Puerto de la Ragua - Cabo de gata	Andalucía	169	169
142	Sendero de la Alpujarra	Andalucía	144	144
144	Ruta de la Trashumancia	Andalucía	78	78
146	Ruta Monte y Olivo	Andalucía	56	56
147	Sierra Profunda	Andalucía	65	65
150	Entorn a la serra del Cadí	Cataluña	157	157
160	Camino del Cid	Aragón	152	152
171	Santuari de Pinós - Refugi Caro	Cataluña	293	293
172	Bellprat - La Mussara	Cataluña	189	189
173	Vallès natural	Cataluña	74	74
174	Sender del Priorat	Cataluña	72	72
175	La Ruta del Cister	Cataluña	104	104
176	Ruta del Románic	Cataluña	80	80
177	Ruta del Moianès	Cataluña	109	109
178	Ruta de Serrallonga	Cataluña	56	56
179	Sender dels Maquis	Cataluña	65	65
181	Ruta Caminos Históricos de Entresieras	Castilla y León	82,1	82,1
182	Ruta de las Kilamas - Sierra de Francia (Salamanca)	Castilla y León	65,5	65,5
186	Caminos de Medina	Castilla y León	73,6	73,6
192	Ruta del Vent: Cambrils-Amposta	Cataluña	100	100
200	Ruta de los Palacios de Llanera	Asturias	40	40
201	Senda del Arcediano	Asturias	275	275
202	La Ruta de la Reconquista	Asturias	60	60
203	Por donde camina el oso	Asturias	300	
204	Senda Costera asturiana	Asturias	200	200
205	La Vía Escrita (Ruta de los Vaqueros)	Asturias	80	80
206	La vuelta al valle de Quirós	Asturias	48	48
210	Camí Vora el Ter	Cataluña	61	
211	Circular dera Val d'Aran	Cataluña	93	93
220	Vuelta a la Cuenca de Pamplona/Iruñerri Inguruko Ibilde	Navarra	107	107
221	Sender de Pedra en Sec-Serra de Tramuntana	Islas Baleares	154	71
222	Ruta Artà - Lluc	Islas Baleares	95	95
229	Ruta Mikeldi. Caminando por el Duranguesado	País Vasco	89	89
236	Ruta dels Monestirs-El pas del pobre	Comunidad Valenciana	89,9	89,9
238	Tierras de vino	Comunidad Valenciana	246,62	246,62



GR	Denominación	Comunidad Autónoma	Total km	km señalizados
240	Sendero Sulayr	Andalucía	300	300
241	Sender circular Borredà	Cataluña	55	55
243	Sierra de las Nieves	Andalucía	94	94
250	Camino del Apóstol	Región de Murcia	158	158
251	Camino de la Cruz del Altiplano	Región de Murcia	92,8	92,8
252	Camino de la Cruz del Bajo Guadalentín	Región de Murcia	140,6	140,6
253	Camino de la Cruz del Alto Guadalentín	Región de Murcia	124,9	124,9
260	Calcenada – Vuelta al Moncayo	Aragón – Castilla y León	104	104
280	Uribe	País Vasco	130,53	130,53
281	Ilso-Enkarterrialde	País Vasco	112,31	112,31
290	Dos Aguas	Castilla y León	74,22	74,22

Tabla 9: Senderos GR.

Fuente: Elaboración propia.



## 5.4. Caminos de Santiago

### 5.4.1. Introducción

Las peregrinaciones a Santiago de Compostela se inician en el siglo IX a partir del descubrimiento, historia o leyenda, de la tumba del apóstol Santiago.

Durante los ocho siglos siguientes el flujo continuo de peregrinos de toda Europa va trazando las sendas que confluyen en España para dirigirse, a través del Camino del Norte o del Camino Francés, a Santiago de Compostela, punto final de convergencia de todas las rutas jacobeanas.

Desde sus orígenes, en el Camino de Santiago se produce una estrecha y fructífera vinculación entre los peregrinos y los habitantes de las poblaciones que atraviesa la senda. Así, además de su valor espiritual, el Camino es columna vertebral para la difusión de lenguas, costumbres, corrientes de pensamiento, estilos artísticos, etc.

El Camino de Santiago, declarado conjunto histórico-artístico en 1962 por el Estado español, ha alcanzado múltiples reconocimientos internacionales. El Consejo de Europa lo distinguió como Primer Itinerario Cultural Europeo en 1987, concediéndole en julio de 2004 la categoría de Gran Itinerario Cultural Europeo. En 1993, fue incluido en la Lista de Bienes declarados Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. En 2004, el Camino de Santiago recibió el Premio Príncipe de Asturias de la Concordia, por ser un "lugar de peregrinación y de encuentro entre personas y pueblos, que, a través de los siglos, se ha convertido en símbolo de fraternidad y vertebrador de la conciencia europea".

La Ruta Jacobea atrae al visitante por la riqueza de sus múltiples facetas. Ya se realice a pie, en bicicleta, a caballo o por cualquier otro medio, su vitalidad espiritual, artística, cultural, la acogida y hospitalidad de sus gentes, la belleza y variedad de los paisajes que atraviesa, garantizan una gama de sensaciones que perdurarán en la mente del caminante.

Para identificar los itinerarios que forman parte del Camino de Santiago se han utilizado dos fuentes, la proveniente del Ministerio de Cultura y lo expuesto por la información procedente de la Federación Española de Asociaciones del Camino de Santiago.

Por parte del Ministerio de Cultura, los recorridos considerados oficiales del Camino de Santiago son los que se muestran en la imagen siguiente:



Figura 22: Itinerarios Camino de Santiago.

Fuente: <http://www.mcu.es/cooperacion/MC/ConsJacobeeo/Index.html>.

Es decir, el Camino de Santiago más conocido como Camino Francés, cuyas dos entradas desde Francia son: Roncesvalles y Somport, que se unen en Puento la Reina y ya juntos discurren por Pamplona, Burgos, Carrión, León, Astorga, Pedrafita do Cebreiro, Arzúa hasta llegar a Santiago de Compostela. También se incluye el conocido Ramal Norte, que entra por San Sebastián y pasa por Bilbao, Santander, Oviedo, Ribadeo, Villalba, Arzúa y finalmente Santiago. Y, por último, un ramal que desde Sant Pere de Rodes, Montserrat, Lleida, Zaragoza, se une en Logroño con el Camino Francés.

Sin embargo, desde la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago se realiza una matización importante y se amplía el concepto. La Federación indica que lo que se viene a denominar como "Caminos de Santiago" está formado por un conjunto de Caminos de Santiago que hoy en día han sido recuperados por distintas asociaciones jacobeeas españolas, o se trabaja en ellos a tal fin, conformando una extensa red peninsular de 32 itinerarios, que superan los 11.000 kilómetros de longitud.

Como puede percibirse los caminos jacobeeos hunden sus raíces profundamente en la historia, pero no porque fueran construidos *ex novo* por o para los peregrinos (como el trazado creado por Santo Domingo de la Calzada, por ejemplo), sino porque siglo a siglo los peregrinos reutilizaban los caminos existentes para llegar y volver de Compostela. Por tal razón se califican a todas las rutas jacobeeas como "Caminos de Santiago" (en plural), pero sólo se denomina "Camino de Santiago" (en singular) a la ruta de Somport y Roncesvalles hacia Santiago (que es la que describe el *Codex Calixtinus* en su Libro V).



## 5.4.2. Entidades promotoras

Entre las entidades promotoras destaca el Consejo Jacobeo, que es dependiente del Ministerio de Cultura. Este órgano de cooperación se creó con el fin de facilitar la comunicación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas que forman parte del mismo, para coordinar y colaborar en los programas y actuaciones que se prevean en relación con el Camino de Santiago y con la celebración de los Años Jacobeos.



Su reorganización y regulación viene establecida por el Real Decreto 1431/2009, de 11 de septiembre (BOE de 29 de septiembre de 2009), por el cual se establece la reorganización y regulación del Consejo Jacobeo, buscando adaptar su composición a la nueva estructura de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas involucradas, además de introducir modificaciones en la organización y funcionamiento.

En el año 2010, el Consejo Jacobeo recibió el premio GEBTA 2010, otorgado *“por el impulso y coordinación, dinamización y mejora del Camino de Santiago, desde el punto de vista paisajístico, cultural, así como turístico”*.

De igual forma, la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago, constituida por 32 Asociaciones federadas de casi todas las Comunidades Autónomas, tiene como uno de sus fines primordiales el facilitar información y apoyo a peregrinos, viajeros y otras personas o entidades interesadas en el Camino de Santiago. Además, se mantiene relación con otras asociaciones españolas en trámite de ingreso en la Federación, con el resto de asociaciones españolas y extranjeras, así como diversas instituciones españolas y extranjeras directamente relacionadas con el Camino de Santiago: Iglesia, Estado, Comunidades Autónomas, diputaciones, municipios, embajadas extranjeras, Consejo de Europa, etc.

Los primeros pasos de esta Federación se dieron en septiembre de 1987, cuando las asociaciones entonces existentes organizan en Jaca el primer Congreso Internacional de Asociaciones Jacobeas y, a partir de aquel momento, deciden unir sus esfuerzos en una organización común; en un principio bajo la figura jurídica de "Coordinadora ", y desde 1993 como la actual "Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago".



La Federación y las Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago que la constituyen son instituciones sin ánimo de lucro y representan un esfuerzo meritorio de iniciativas privadas embarcadas en la recuperación de la peregrinación a Compostela y de los múltiples Caminos de Santiago que recorren España.

Los fines o líneas de actuación de la Federación se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Información y apoyo a peregrinos, viajeros y cualquier otra persona o entidades que muestren su interés por los distintos Caminos de Santiago, en el marco que no sea competencia, por su carácter de territorialidad, de las Asociaciones.
- Creación de la figura del "Hospitalero Voluntario" y organización de cursillos para personas interesadas, con el fin de ejercer la hospitalidad voluntaria y generosa en los albergues de peregrinos.
- Organización y gestión de los Hospitaleros Voluntarios.
- Atención y colaboración con instituciones (parroquias, ayuntamientos, diputaciones, etc.) y particulares en la creación de lugares de acogida, albergues y refugios de peregrinos.
- Organización, administración y gestión de instalaciones destinadas a la acogida de peregrinos (albergues, refugios, etc.), así como información de la peregrinación y de los distintos Caminos de Santiago.
- Recuperación de Caminos de Santiago, o tramos usurpados por carreteras u otras infraestructuras, y señalización mediante la simbología jacobea (flecha amarilla, vieira, etc.) para su uso por parte de los peregrinos.
- Organización y gestión de personal voluntario con destino a las actividades que se desarrollen en los Caminos de Santiago.
- Actuaciones ante organismos e instituciones, tanto públicas como privadas, en orden a la defensa, conservación y potenciación del patrimonio histórico-cultural el Camino de Santiago.
- Estudios, investigación y publicaciones histórico-culturales del Camino y su entorno, con carácter general y que incida en todo el Camino o en el espacio geográfico correspondiente a más de una Asociación.
- Promoción de cualquier tipo de actividades culturales, conferencias, congresos, viajes y peregrinaciones, en colaboración con las Asociaciones.



- Relaciones con personas, instituciones u organismos de carácter nacional o autonómico, representando a las asociaciones en cuantos fines y motivos de carácter general puedan existir, incluso ante organismos e instituciones de carácter internacional.
- Colaboración con cuantas entidades civiles o eclesiásticas, que coincidiendo con nuestras actividades, permitan ampliar y potenciar objetivos comunes.
- Edición de publicaciones jacobeanas de cualquier tipo y por cualquier medio, así como la divulgación del fenómeno jacobeano mediante cualquier medio de comunicación.
- Edición de la Revista Peregrino desde 1987, como medio de comunicación del fenómeno jacobeano entre peregrinos, asociaciones, instituciones y toda persona interesada. Desde entonces, la revista se ha convertido en la única publicación sobre el Camino de Santiago existente a nivel nacional e internacional.

La Federación ha establecido convenios y/o acuerdos de colaboración con diferentes organismos: Ministerio de Cultura, Ministerio de Fomento, Instituto Geográfico Nacional (para la edición del Mapa de los Caminos de Santiago y la cartografía de detalle del Camino Francés), Xunta de Galicia, Junta de Castilla y León, Gobierno de La Rioja, Ayuntamiento de Logroño (sede de la Federación); así mismo con diversos ayuntamientos y parroquias que mantienen albergues de peregrinos, a los cuales la Federación envía sus Hospitaleros Voluntarios.

### **5.4.3. Antecedentes**

Si bien los Caminos de Santiago antaño fueron múltiples, con el tiempo se fueron concretando en determinadas rutas, aquellas que favorecidas por reyes y órdenes monásticas, estaban jalonadas de monasterios y hospitales que auxiliaban y protegían al peregrino.

En España, antes del siglo XI, las rutas jacobeanas no estaban bien fijadas, no estando claros los caminos que seguían los peregrinos. Es en ese siglo cuando los reyes establecen hospitales, construyen puentes y calzadas, y por ello se fijan las rutas que seguirán los peregrinos. Alfonso VI en Castilla y León y Sancho Ramírez en Navarra y Aragón fueron los que mayores esfuerzos hicieron en favor de los peregrinos. Alfonso VI suprime portazgos y bajo su reinado, en La Rioja, Santo Domingo traza la calzada que enlaza Nájera con Redecilla trasladándola más al sur de su primitivo trazado.



En 1139 se fecha la primera guía del peregrino incluida en el Libro V del *Codex Calixtinus*, siendo su autor Aymeric Picaud. En ella se describen las rutas que siguen los peregrinos en Francia y España. Divide el trayecto en etapas y realiza una descripción de las tierras y gentes por donde pasa.

Además del Camino Francés, existen otras rutas de peregrinación. A principios del s. XIII, al incorporarse a la Corona de Castilla Álava y Guipúzcoa, se fundan ciudades y mejoran las comunicaciones. Por ello, algunos peregrinos que provenían de París y Burdeos, siguen por la costa hasta Bayona, penetran por Irún, Tolosa, Vitoria y desde allí enlazan con la ruta tradicional en Santo Domingo de la Calzada o en Burgos. A partir del siglo XVI son Roncesvalles e Irún las puertas principales por las que entran los peregrinos procedentes de Europa.

Aunque desde el Renacimiento vivió un lento declive, hasta casi borrarse en el recuerdo de los siglos, en años posteriores la recuperación de esta ruta comenzó con dos trabajos específicos: las peregrinaciones a Santiago de Compostela, de Vázquez de Parga, Lacarra y Uría; y las peregrinaciones jacobeanas de Luciano Huidobro, ambas escritas en los años cuarenta del siglo pasado. Estos trabajos jacobeanos permitieron recuperar el legado de los Caminos de Santiago.

En los últimos años se está asistiendo a un proceso de revitalización del Camino de Santiago, a instancias oficiales y privadas. Numerosos organismos, empresas y personas particulares están apostando ahora por popularizar una ruta que había permanecido durante muchos años adormecida, que no dormida. Las Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago trabajan para conseguir la colaboración con otras entidades públicas y privadas, ofrecer a los peregrinos una información adecuada, un lugar de cobijo y un proyecto común en el que sea posible la hospitalidad, en el marco de lo que fuera la vieja atención monástica.



Figura 23: Señalización del Camino de Santiago.

Fuente: Archivo Prames

La mayor parte de los textos relacionados con el Camino de Santiago se han extraído de lo publicado en la página Web de la Federación puesto que la información ha sido recopilada por estudiosos del Camino de Santiago y, además, porque se creó con el espíritu de dar servicio a peregrinos y Amigos del Camino de Santiago. A su vez, una buena parte de los textos de esta página Web han sido extraídos de la Guía: "*Camino Santiago. Andando/Bicicleta*", publicada en 1993 por la Federación Española de Asociaciones del Camino de Santiago.

#### 5.4.4. Marco normativo

A pesar de que no existe un marco jurídico específico relacionado con esta ruta cuenta con el reconocimiento de distintos organismos oficiales, poniéndose de relevancia su importancia.

El Camino de Santiago fue declarado conjunto histórico-artístico en 1962 por el Estado español; y distinguido en 1987 por el Consejo de Europa como "Primer Itinerario Cultural Europeo", distintivo otorgado por el Consejo de Europa a aquellas rutas, recorridos y trayectos que aglutinan una serie de valores. Con los itinerarios culturales, el Consejo de Europa pretende ir más allá del simple lanzamiento de productos culturales o turísticos y apuesta por la protección de los valores culturales europeos, por fomentar nuevas formas de encuentros entre los jóvenes europeos,



poner en valor patrimonios poco apreciados y desarrollar programas de cooperación.

Esta declaración supuso la confirmación oficial como Gran Itinerario Cultural Europeo y europeísta de referencia. Con tal motivo, el Consejo de Europa destacó que la Ruta Jacobea es uno de los grandes espacios de la memoria colectiva continental y proponía *“su revitalización como base y ejemplo para acciones futuras, en atención a su carácter altamente simbólico en el proceso de construcción europea”*. En la Declaración también se hace un llamamiento a las instituciones y a los ciudadanos para que impulsen medidas de identificación, señalización, restauración, dinamización cultural e intercambio en relación con esta ruta y anima sobre todo a la gente joven a conocerla.

En el año 1993 el Camino de Santiago fue incluido en la lista de Bienes declarados Patrimonio Mundial por la Unesco. Posteriormente, fue galardonado con el Premio Príncipe de Asturias de la Concordia 2004, como *“lugar de peregrinación y de encuentro entre personas y pueblos que a través de los siglos se ha convertido en símbolo de fraternidad vertebradora de una conciencia europea”*.

#### **5.4.5. Planes Estratégicos y Planes Directores**

Con motivo del Año Santo Jacobeo 2010 el Consejo de Ministros aprobó el Plan Especial del Camino de Santiago. La elaboración de este plan surge como consecuencia de la importancia del Camino de Santiago como producto turístico-cultural e incluye todo tipo de acciones promocionales: campañas de publicidad internacional, acciones de comunicación, acciones de marketing viral, extensión de la línea de producto "Privilege España" al Camino de Santiago, viajes de prensa, acciones de marketing directo, información turística on line, nuevos materiales promocionales, ferias y conectividad a Internet en el Camino de Santiago.

El desarrollo de estas acciones las llevó a cabo el Instituto de Turismo de España, organismo autónomo competente en la promoción exterior del turismo, en colaboración con las Comunidades Autónomas que forman parte de dicha ruta, así como con el Consejo Jacobeo. La ejecución del plan de acción debía integrarse dentro del Plan de Turismo Español Horizonte 2020.



## 5.4.6. Acciones de difusión relevantes

### 5.4.6.1. Eventos

El acontecimiento más relevante relacionado con el Camino de Santiago tiene lugar el año en que el 25 de julio, festividad de Santiago Apóstol, es domingo, y se denomina Año Santo Jacobeo (en gallego, *Ano Santo Xacobeo*). Este hecho sucede cada 6, 5, 6 y 11 años. Con esta cadencia, cada siglo se celebran catorce Años Santos Jacobeos. Las últimas fechas en las que ha tenido lugar esta coincidencia han sido: 1993, 1999, 2004 y 2010, y el próximo tendrá lugar en 2021.

Haciendo referencia al último de los Años Santos Jacobeos, en este caso en el año 2010, el Consejo Jacobeo organizó un completo programa de actividades a lo largo del Camino que tenía como principal objetivo impulsar la participación del sector privado en proyectos relacionados con la celebración del Año Santo Xacobeo 2010.

Se llevaron a cabo todo tipo de eventos e iniciativas de distinta índole dentro del ámbito artístico, cultural y deportivo, relacionadas en muchos casos con el desarrollo turístico y la acogida al visitante.

Estas acciones fueron el resultado de la consecución de dos planes: el plan de dinamización cultural y el plan de dinamización turística y acogida al visitante. El primero de ellos encaminado a la recuperación de la cultura y el folclore popular relacionado con el Camino de Santiago, el fomento de la difusión de la investigación de la temática Jacobea, la creación, producción y exhibición de distintos espectáculos, exposiciones, encuentros y congresos relacionados con el tema, así como actividades y exhibiciones deportivas que transcurrían a lo largo de las rutas jacobeanas.

El plan de dinamización turística y acogida al visitante, sin embargo, tenía objetivos más enfocados hacia el sector turístico y a la difusión mediática del Camino de Santiago. Se organizaron viajes destinados a los medios de comunicación y a los operadores turísticos, se realizaron campañas de publicidad a nivel nacional e internacional así como otras acciones de promoción como la edición de folletos y materiales gráficos y audiovisuales, implantación de mejoras tecnológicas y de señalización destinadas a mejorar la información respecto al patrimonio del Camino de Santiago, o la asistencia a ferias nacionales e internacionales con pabellones específicos donde se promocioe a nivel turístico el Camino de Santiago.



Los proyectos contaban con la participación del Ministerio de Cultura, a través de la Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales (SECC), y las Comunidades Autónomas integrantes del Consejo: Galicia, Principado de Asturias, Cantabria, Castilla y León, La Rioja, Comunidad Foral de Navarra, Aragón y Cataluña.

En cuanto a los eventos que tendrán lugar en los próximos años, hay que destacar el 800 aniversario de la Consagración de la Catedral de Santiago, este año 2011 y el 1200 aniversario del descubrimiento del sepulcro del Apóstol Santiago, en el 2014; ambos acontecimientos supondrán un incremento de la afluencia de peregrinos especialmente.

#### **5.4.6.2. Publicaciones**

Son numerosas las publicaciones jacobeanas, tanto las realizadas por las Asociaciones de Caminos de Santiago como las que elaboran entidades privadas como editoriales; existiendo un amplio abanico de publicaciones específicas de los distintos tramos del Camino. El Consejo Jacobeano también edita sus propias publicaciones entre las que destaca la "*Bibliografía del Camino de Santiago*".

Dentro de las publicaciones periódicas, la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago edita desde 1987 la revista "PEREGRINO", importante lugar de encuentro entre asociaciones y peregrinos.

#### **5.4.6.3. Páginas Web**

Las principales páginas web de referencia son las correspondientes a la Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago ([www.caminosantiago.org](http://www.caminosantiago.org)) y la sección correspondiente al Consejo Jacobeano dentro de la página web del Ministerio de Cultura ([www.mcu.es/cooperacion/MC/ConsJacobeano/Index.html](http://www.mcu.es/cooperacion/MC/ConsJacobeano/Index.html)).



Figura 24: Página web de la Federación de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago

Fuente: [www.caminosantiago.org](http://www.caminosantiago.org)



Figura 25: Páginas web del Ministerio de Cultura. Consejo Jacobeo.

Fuente: [www.mcu.es/cooperacion/MC/ConsJacobeo/Index.html](http://www.mcu.es/cooperacion/MC/ConsJacobeo/Index.html)

#### 5.4.7. Análisis técnico de los Caminos de Santiago

Los recorridos recuperados que componen el Camino de Santiago, han sido clasificados según un sistema radial que converge en Santiago y en el que convergen seis troncos radiales, donde el primero de todos es el Camino de Santiago/Camino Francés, seguido de sus afluentes.

El modelo clasificatorio que propone la Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago es el que se recoge en la Tabla 10, conformado por 32 itinerarios que superan los 11.000 km de longitud.



Figura26: Páginas web del Ministerio de Cultura. Consejo Jacobeo.

Fuente: [www.caminosantiago.org](http://www.caminosantiago.org)

Según la información disponible en la página Web de la Federación, once mil kilómetros de vías históricas han sido documentadas, recuperadas, señalizadas, se mantienen periódicamente y se han creado, en colaboración con ayuntamientos parroquias y Comunidades Autónomas, lugares de acogida de los peregrinos (ver Figura 26).



Figura27: Señalización del Camino de Santiago.

Fuente: Archivo Prames.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>1. Camino de Santiago/Camino Francés</b>	1.000	Camino Francés (665 km): Puente la Reina-Santiago. Camino Santiago Aragonés (169 km.): Somport-Jaca-Puente La Reina. Camino Santiago Navarro (90 km): Roncesvalles-Puente La Reina.	Señalizado en todas su extensión desde Roncesvalles entre 1982-86 por Elías Valiña y sus colaboradores, y el Camino Aragonés desde 1989. Colocación de hitos: Lugo en 1986 o la Diputación de Lugo; resto de provincia por sus instituciones respectivas en el periodo de 1987-99.	112 Albergues 3 Lugares de acogida
<b>1.1. Camino Primitivo y elongación de León</b>	369	León-Oviedo- Lugo-Santiago.	Camino Primitivo: Recuperación en 1994 por sus asociaciones.	19 Albergues 3 Lugares de acogida
<b>1.2. Viejo Camino</b>	500	Pamplona-Vitoria-Aguilar de Campoo - Ponferrada/Villafranca del Bierzo.	Viejo Camino: Desde el 2008 está en fase de reconocimiento y recuperación por la Asociación de Vizcaya, estando señalado desde Balmaseda (Vizcaya) hasta Espinosa de los Monteros (Burgos).	Sin Acogida
<b>1.3. Vía de la Plata - Real Camino de la Vizana</b>	74	Benavente-Astorga.	Ha sido recuperado y señalado desde 1993 por la Asociación de Sevilla.	5 Albergues
<b>1.4. Ruta Vadiniense</b>	134	San Vicente de la Barquera, Santo Toribio de Liéba, Cisternas, Mansilla de las Mulas.	De Potes a Mansilla de las Mulas está señalado desde 2002 por la Asociación Valdiniense y de San Vicente de la Barquera a Santo Toribio de Liébana en 2006 por el Gobierno de Cantabria a raíz del Año Jubilar Lebaniego.	3 Albergues 4 Lugares de acogida

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago. (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español.

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>1.5. Camino de Madrid a Santiago de Compostela</b>	321	Madrid, Segovia, Valladolid, Sahagún	Fue señalado por la Asociación de Madrid en 1196. Entre 2001-2004 la Comunidad de Madrid instaló hitos de granito y cerámicas en la provincia. En 2004 PN señaló con hitos del Puerto de la Fonfría a Segovia. En 2005 la Diputación de Valladolid colocó hitos en la provincia. En 2006 los grupos de acción local de Segovia colocaron hitos en su provincia y la Diputación de León en la suya.	18 Albergues 9 Lugares de acogida
<b>1.6. Camino del Besaya</b>	150	Torrelavega, Aguilar de Campoo, Carrión de los Condes	No ha sido recuperado en ningún aspecto. En 2009 la Junta de Castilla y León ha iniciado su estudio.	Sin Acogida
<b>1.7. Camino del Valle de Mena</b>	140	Bilbao, Villasana de Mena-Burgos	En 2004 lo señaló un grupo jacobeo de Villarcayo (Burgos). Desde 2008 la Asociación de Vizcaya ha señalado hasta Espinosa de los Monteros (Variante a Aguilar de Campoo), para enlazar con el Viejo Camino.	11 Lugares de acogida
<b>1.8. Ruta de la Lana</b>	637	Cuenca/Guadalajara - Burgos Elongación Sur (177 km)  Camino del Guadalajara (80 km)	Señalizado desde 2002 en Cuenca y Guadalajara por las Asociaciones respectivas. Prov. de Soria y Burgos señalizadas. En 2008, la Asociación de Albacete ha señalado la elongación sur hasta Almansa (Albacete), para confluir con las rutas de Levante. En 2009 la Asociación de Guadalajara ha señalado el Camino de Guadalajara.	11 Lugares de acogida

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago. (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español. (Continuación)

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>1.9. Camino Vasco del Interior</b>	369	Irún, Victoria, Santo Domingo de la Calzada/Burgos	Ha sido recuperado y señalizado entre 2002 y 2004 por las asociaciones de Guipúzcoa, Álava, y Haro, el trayecto de Irún a Santo Domingo de la Calzada. Señalizado en 2008 por la Asociación de Miranda de Ebro el trayecto entre Estavillo, Miranda de Ebro y Burgos.	8 Albergues 5 Lugares de acogida
<b>1.10. Camino Jacobeo del Ebro</b>	219	Tortosa, Zaragoza, Logroño	El Camino ha sido recuperado y señalizado entre 2002 y 2004 por las asociaciones de Gandesa, Casa Coll (Villaba del Arc), Caspe, Zaragoza, Tudela, Alfaro, Calahorra y Arrubal. En la provincia de Tarragona, la Generalitat de Cataluña instaló hitos de granito en 2004.	7 Albergues 10 Lugares de acogida
<b>1.10.1. Caminos del Bajo Aragón y del Maestrazgo</b>	395	Castellón, Aguaviva, Andorra de Teruel, El Burgo de Ebro/Aguaviva, Alcañiz, Escatrón. Camino del Bajo Aragón (130 km). Camino del Maestrazgo (95 km)	Las dos variantes de Andorra y Alcañiz fueron recuperadas en 2003 por sus asociaciones respectivas. Desde Castellón hasta Aguaviva fue recuperado en 2006 por la Asociación de Castellón.	5 Albergues 6 Lugares de acogida
<b>1.10.2. Camí Catalán de Sant Jaume</b>	251	Montserrat, Lleida, Pina de Ebro	Fue señalizado a partir de 1993 por la Asociación de Amics del Camí de Sant Jaume (Sabadell). En la actualidad se encuentra balizado por la Generalitat de Cataluña.	5 Albergues 6 Lugares de acogida
<b>1.10.2.1. Camino Gerundenses</b>	231	La Junquera, Girona, Montserrat	Desde la Junquera hasta Montserrat lo señalizado en 2008 por la Asociación Gerunda, y balizado por parte de la Generalitat de Cataluña.	Sin Acogida

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español. (Continuación).

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>1.10.2.2. Camino Tarraconense</b>	150	Tarragona, El Vendrell, Montblanc, Lleida	En 2008 fue señalizado por las asociaciones de Tarragona y de El Vendrell.	Sin Acogida
<b>1.10.3. Camino de Montserrat a San Juan de la Peña</b>	238	Lleida, Santa Cilia de Jaca (Huesca), Aragón	Este camino fue recuperado en 1194 por la Associació d'Amics dels Pelegrins a Santiago de Barcelona, y en la actualidad se encuentra señalizado en su totalidad.	6 Lugares de acogida
<b>1.11. Camino del Baztán</b>	80	Bayona (Francia), Dantxarinea, Urdax, Pamplona	Este camino está en fase de recuperación desde el 2004 por la Asociación de Baztán y Urdax, por el Ayuntamiento del Valle de Baztán, así como la Asociación Urkulo Elkarte.	Sin Acogida
<b>2. Camino del Norte (También llamado de la Costa)</b>	1.010	Irún, San Sebastián, Bilbao, Santander, Gijón, Ribadeo, Mondoñero, Santiago de Compostela	En 1994 comenzó la recuperación y señalización de este Camino por sus asociaciones, 1º en Asturias y en años sucesivos en Galicia, País Vasco y Cantabria, finalizando para 1999.	43 Albergues y 18 Lugares de acogida
<b>3. Camino Inglés</b>	110	Ferrol/A Coruña, Santiago de Compostela	Ha sido recuperado y señalizado hacia 1996 por parte de la asociación Galega y de la Xunta de Galicia.	3 Albergues
<b>4. Prolongación Jacobea a Finisterre y Muxía</b>	141	Santiago de Compostela, Hospital, Finisterre, Muxía, Hospital, Santiago	Ha sido recuperado y señalizado entre 1997-99 por la Asociación Galega, Asociación Neira y de Xunta de Galicia.	6 Albergues
<b>5. Camino Portugués del Interior</b>	110	Lisboa, Coimbra, Oporto, Braga, Ponte de Lima, Tui, Redondela, Pontevedra, Santiago de Compostela	Ha sido señalizado y recuperado en Galicia a partir de 1992-93 por parte de la Asociación Los Pazos (Vigo), Galega y la Xunta de Galicia. Y en 2006 ha sido señalizado en Portugal por sus asociaciones.	9 Albergues

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español (Continuación).

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>5.1. Ruta Marítima del Mar de Arousa y Río Ulloa</b>	75	Ribeira, Rianxo, Padrón	Actualmente es una ruta turística que puso en marcha la Xunta de Galicia en 1999. No cuenta con señalización Xacobeá.	1 Albergue
<b>5.2. Camino Portugués de la Costa</b>	135	La Guardia, Baiona, Vigo, Redondela	Ha sido recuperada y señalizada en 1993 por parte de la asociación de Amigos de los Pazos (Vigo).	1 Albergue
<b>5.3. Camino Portugués del Norte</b>	125	Goián, Vigo	Fue recuperado y señalizado de Goián a partir de 1995 por parte de la Asociación de Amigos de los Pazos (Vigo). Sin embargo, la concentración agraria realizada estos últimos años entre Goián y Tomiño ha hecho desaparecer parte de la traza caminera.	1 Albergue
<b>6. Camino Mozárabe de Santiago-Vía de la Plata</b>	1.000	Sevilla, Mérida, Cáceres, Zamora, Orense, Santiago, Benavente, La Bañeza, Astorga	El tramo gallego fue investigado y recuperado en 1992 por Eligio Rivas (fundador de la Asociación Galega); y en 1993 recuperado y señalizado en su totalidad desde Sevilla por la asociación de Sevilla. Actualmente, mantienen la señalización las asociaciones de Sevilla, Fuenterrobes de Salvatierra, Zamora, Orense, Galega y Astorga. En 1999 la Xunta de Galicia señaló con hitos el recorrido de Galicia; y en 2006 señaló con hitos la Diputación de Sevilla en la provincia de Sevilla. En 2008 se ha señalado entre Cádiz y Sevilla.	67 Albergues 19 Lugares de acogida
<b>6.1. Camino Sur de Invierno</b>	175	Ponferrada, Monforte de Lemos Lalín	Está siendo estudiado desde 2006, por parte de la Junta de Castilla y León, Xunta de Galicia, diputaciones provinciales, ayuntamientos y asociaciones culturales de los territorios afectados	Sin Acogida

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español (Continuación).

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



Denominación	Longitud (km)*	Recorrido	Señalización	Hospitalidad
<b>6.2. Camino Mozárabe portugués de la Vía de la Plata</b>	270	Zamora, Braganza, Orense	Recuperado y señalizado a partir de 2002 en la provincia de Zamora y en Portugal por la Fundación Ramos de Castro. Y en Galicia desde 1999 por la Xunta de Galicia.	4 Albergues 3 Lugares de acogida
<b>6.3. Camino del Sureste</b>	732	Alicante, Albacete, Toledo, Ávila, Benavente, Astorga	Recuperado y señalizado por la Asociación de Alicante en el año 2002.	6 Albergues 35 Lugares de acogida
<b>6.3.1. Camino del Azahar</b>	200	Cartagena, Murcia, Pétrola	Recuperado y estudiado por la Asociación Murciana y de Cartagena desde el año 2004.	1 lugar de acogida
<b>6.4. Camino de Levante</b>	863	Valencia, Albacete, Toledo, Ávila, Arévalo, Zamora	Desde 1993 está recuperado y señalizado por la Asociación de la Comunidad de Valencia.	8 Albergues 29 lugares de acogida
<b>6.5. Caminos Mozárabe Andaluz</b>	560	Málaga, Granada; Córdoba, Mérida Camino de Málaga (140 km.) Camino de granada (105 km.)	En 1994 se inició la recuperación desde Granada y Córdoba, quedando señalizada la ruta en 1999 por las asociaciones de Granada y de Córdoba. La ruta de Málaga se recuperó en 2002 y fue señalizada en 2004 por parte de la Asociación de Málaga.	4 Albergues 21 lugares de acogida
<b>6.6. Camino Sur</b>	184	Huelva, Aracena, Zafra	El Camino se encuentra recuperado y señalizado desde 2004 por la Asociación de Huelva. Desde 2008 está señalizado con 50 hitos y viera donados por la Autoridad del Puerto de Huelva.	3 Albergues 7 Lugares de acogida

Tabla 10: Itinerarios que conforman el Camino de Santiago (\*) Sólo se consideran distancia sobre territorio español (Continuación)

Fuente: Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y cartografía 1:2.000.000. IGN. Junio 2009.



### *Señalización propia del Camino de Santiago*

El Camino de Santiago comenzó a señalizarse a principios de la década de los 80 pintando con las flechas amarillas en las superficies útiles (piedras, muretes, árboles, etc.) y esta práctica se ha seguido llevando a cabo así por las distintas asociaciones encargadas de sus caminos o tramos hasta la fecha.

Otras experiencias de señalización jacobea ya pertenece al ámbito institucional, más sensibles al fenómeno jacobeo (CC.AA., Diputaciones, Ayuntamientos, Grupos de Acción Local, etc.) que invierten en soportes de señalización más duraderos, como hitos de granito o cemento, postes de hierro o madera, cerámicas, etc., tanto en campo abierto como en el interior de las poblaciones, aunque siempre la nota característica de esta señalización es el uso de la flecha amarilla y/o de la vieira (concha) jacobea (ver la Figura 28). Así mismo, además de esta señalética, las instituciones también suelen acompañarla con paneles informativos.

En 1987 se comenzó a instalar en la provincia de Lugo hitos de granito cada medio kilómetro, a iniciativa de la Diputación de Lugo. Posteriormente, esta práctica se ha extendido a lo largo de todo el Camino de Santiago por medio de hitos de granito o cemento, así como con postes metálicos o madera, a conveniencia y sin mantener la distancia de 500 metros. Además, en Castilla y León se ha aprovechado el Camino de Santiago para repoblar de arbolado en línea diversos tramos.



*Figura 28: Señalización Jacobea.*

*Fuente: Archivo Prames.*

Ya en épocas más recientes el Consejo Jacobeo ha considerado de importancia lo relativo a la señalización en el Camino de Santiago y ha adoptado, entre otros, el compromiso de una armonización en la medida de lo posible de la señalización a lo



largo de la ruta para que constituya un elemento identificador del Camino de Santiago.

Tras acuerdo del 17 junio de 2010 se estableció un consenso de mínimos que se plasmó en una serie de Recomendaciones sobre señalización del Camino de Santiago. Se realiza a continuación un resumen del documento de Recomendaciones.

Se consideran dos tipos de información: básica y con otro tipo de utilidad.

## 1. Información Básica.

### 1.1. Señales de dirección.

La flecha amarilla es el elemento indicador de dirección, y tiene un valor incuestionable. Se recomienda su utilización preferente con los siguientes significados de orientación:

- Flecha vertical hacia arriba: indica el destino que se quiere alcanzar continuando por la misma calle (en la ciudad) o camino y, en general, las direcciones de frente o dirección propia.
- Flecha horizontal hacia la izquierda o inclinada 45º hacia la izquierda y hacia arriba: indica el destino que se quiere alcanzar girando hacia la izquierda.
- Flecha horizontal hacia la derecha o inclinada 45º hacia la derecha y hacia arriba: indica el destino que se quiere alcanzar girando hacia la derecha.

Se aconseja el marcaje de una señal de dirección, flecha amarilla, cada dos kilómetros y siempre una en cada cruce.

Respecto a su diseño, se recomienda que las proporciones del dibujo se ajusten a las descritas en la Nota de Servicio 1/2008 de señalización del Camino de Santiago de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> <https://www.fomento.es/cpmf/productdetails.aspx?productid=IC0778>



En relación con los materiales (pintura, soporte físico, etc.), se utilizarán aquellos que sean respetuosos con el medio ambiente y que no resulten agresivos con el entorno.

## 1.2. Señales de posición y simbólicas del Camino de Santiago.

- Concha: este emblema se creó con la intención de identificar un símbolo con el Camino de Santiago y representa la convergencia de rutas que desde distintos lugares conducen a un punto, siempre en el oeste. Se recomienda que la concha se utilice como símbolo identificativo del Camino de Santiago y de orientación, no necesariamente de dirección, y se aconseja que su representación, proporciones y colores, así como su utilización se ajusten a las indicaciones contenidas en el Manual de Uso publicado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en 1989. Es aconsejable que este símbolo aparezca junto con la flecha amarilla, que indica la dirección, en aquellos soportes que así lo permitan.
- Pictograma del peregrino: tiene la misma significación que la concha. En el supuesto de que se utilizara se recomienda ajustar su diseño a lo dispuesto en la Nota de Servicio 1/2008 de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.

## 2. Información con otra utilidad.

Se incluyen todas aquellas señales que aportan otra información distinta a las básicas de dirección y posición: las señales de precaución o peligro (cruces con carreteras, desvíos temporales, peligros), de itinerario (plano de ruta, indicación de las poblaciones por las que se transita, indicación de distancias en km, desniveles, etc.) y otra información turística (visitas de interés cultural, albergues, oficinas de información turística, lugares de interés paisajístico).

### 2.1. Señales de precaución por cruces u otras situaciones.

En este caso se recomienda el uso de pictogramas de reconocimiento universal para indicar estas situaciones. En el caso de cruces con carreteras, se recomienda la utilización de las señales (diseño, materiales y colocación) descritas en la Nota de Servicio 1/2008 de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento.



## 2.2. Señales de itinerario y otra información turística.

Se recomienda el uso, siempre que se pueda, de los mismos pictogramas en todos los paneles informativos que se instalen a lo largo del Camino de Santiago, de modo que la señalización sea homogénea y facilite la orientación del peregrino.

Respecto al contenido, el Consejo Jacobeo recomienda un mínimo de información:

- Mapa de la etapa y de situación.
- Información de servicios.
- Puntos de interés cultural.

## 3. Información institucional

Se aconseja que los paneles informativos incluyan el logotipo del Consejo de Europa y el emblema del Patrimonio Mundial, de esta manera se recuerda a los peregrinos los reconocimientos internacionales que ha recibido el Camino de Santiago: Gran Itinerario Cultural Europeo y Bien declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO. Deberían estar visibles, como mínimo, a la entrada de cada Comunidad Autónoma. Su diseño deberá adecuarse al descrito en el Manual de Uso del emblema símbolo del Camino de Santiago como Itinerario Cultural Europeo y en el documento Textos básicos de la Convención del Patrimonio Mundial de 1972 (versión 2006).

### ***Infraestructuras de apoyo asociadas al Camino***

Asociadas al camino se encuentran determinadas infraestructuras conocidas como albergues de peregrinos. La creación de estas instalaciones comenzó con el renacimiento de la peregrinación a finales de los ochenta, inicialmente los peregrinos se acogían en casas particulares, parroquias y ayuntamientos y otro tipo de dependencias pero dicha acogida se fue institucionalizando para dar paso a lo que hoy conocemos como albergues de peregrinos, creados tanto por instituciones como por particulares. Asociados a ellos están los Hospitaleros Voluntarios, peregrinos veteranos que dedican parte de sus vacaciones a acoger a los peregrinos. Muchos de los albergues, sean parroquiales o municipales, no reciben ningún tipo de subvención, así que se mantienen con la voluntad de los peregrinos.



### ***Compatibilidad con otras marcas***

Son múltiples las confluencias en cuanto a señalización, debido sobre todo a las reutilizaciones camineras a lo largo de historia, se mencionan algunos ejemplos:

- El GR 65.3 se trató de ajustar al Camino de Santiago por ejemplo en Aragón.
- La Vía de la Plata coincide en diversos tramos con Vías Pecuarias, y además con el GR 100.
- El Camino Natural del Ebro, también señalizado como GR 99 sigue en buena parte al Camino Jacobeo del Ebro.
- El Camino del Túnel de San Adrián usa una vía verde para llegar a Vitoria.

### ***Afluencia de peregrinos a Santiago***

La Oficina de Acogida al Peregrino ofrece una acogida personal a todos los peregrinos que llegan a pie, en bicicleta o a caballo desde las distintas rutas del Camino de Santiago, y organiza la participación de los distintos grupos y peregrinaciones que llegan organizadas, bien desde el Camino o por otros medios.

A continuación se ofrecen una serie de datos estadísticos facilitados por el Registro de la Oficina de Acogida de Peregrinos en Santiago de Compostela, pero hay que tener en cuenta que quedan excluidos todos aquellos peregrinos que no hayan llegado a Santiago por medios no motorizados (andando, en bici o a caballo) y que no hayan recorrido más de 100 kilómetros a pie o los últimos 200 kilómetros en bicicleta o a caballo, aquellos que han realizado un tramo del Camino que no haya finalizado en Santiago de Compostela y aquellos que no se hayan presentado en la oficina que facilita las estadísticas.



<b>Variables</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Nº peregrinos</b>	179.944	93.925	100.377	114.026	125.143	145.878	270.961
<b>Edad :30-60 años</b>	54,79 %	56,74 %	55,58 %	56,63 %	57,10 %	56,83 %	58,32 %
<b>Nac. española</b>	76,23 %	56,35 %	52,05 %	48,52 %	48,83 %	54,16 %	69,01 %
<b>Medio utilizado</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>A pie</b>	87,22 %	81,63 %	81,48 %	82,40 %	82,84 %	82,67 %	87,38 %
<b>Bicicleta</b>	11,81 %	18,08 %	18,22 %	17,28 %	16,90 %	17,06 %	12,11 %
<b>Caballo</b>	0,93 %	0,26 %	0,29 %	0,32 %	0,23 %	0,23 %	0,49 %
<b>Silla de ruedas</b>	0,03 %	0,02 %	0,01 %	0,01 %	0,03 %	0,03 %	0,02 %
<b>Ruta de peregrinación</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
<b>Camino Francés</b>	77,05 %	84,53 %	82,10 %	80,57 %	78,89 %	77,46 %	69,81 %
<b>Camino Portugués</b>	8,81 %	5,86 %	6,44 %	7,11 %	7,81 %	8,20 %	12,62 %
<b>Camino del Norte</b>	5,12 %	4,24 %	5,35 %	5,15 %	5,62 %	6,29 %	6,24 %
<b>Vía de la Plata</b>	4,31 %	3,34 %	3,51 %	3,68 %	4,08 %	4,29 %	5,17 %
<b>Camino Primitivo</b>	2,42 %	1,03 %	1,53 %	2,22 %	1,98 %	2,32 %	2,59 %
<b>Otras rutas</b>	2,29 %	1,00 %	1,07 %	1,27 %	1,62 %	1,44 %	3,57 %

Tabla 11: Estadísticas peregrinaciones Camino de Santiago.

Fuente: Registro de la Oficina de Acogida de Peregrinos. Año 2011. Elaboración propia.

Los datos indican un incremento anual del número de peregrinos desde el año 2004 hasta el año 2010, siendo en estos dos años un incremento mayor debido a que ambos son Años Jacobeos, pasando de 179.944 peregrinos contabilizados en 2004 a 270.961 en el año 2010. En aquellos años no jacobeos, el número de peregrinos continúa creciendo debido al empujón que supone la celebración de los Años Jacobeos.

El retrato del peregrino sería un peregrino español, de entre 30 y 60 años que realiza el Camino a pie (87,22% del total), siendo el Camino Francés la ruta de peregrinación más elegida (69,81% del total) y, en segundo lugar, el Camino Portugués, que ha experimentado un aumento notable en los últimos años.



## 5.5. Vías Pecuarias

### 5.5.1. Introducción.

Las peculiaridades fisiográficas, climáticas y biogeográficas de nuestro país han condicionado el desarrollo de una ganadería extensiva de rebaños trashumantes a gran distancia entre pastos estivales e invernales, y de rebaños trasterminantes entre municipios colindantes, dejando huella de su paso tradicional en las conocidas como Vías Pecuarias, controladas hasta 1836 por la Mesta, la Casa de Ganaderos de Zaragoza u otras Juntas, sucedidas por la Asociación General de Ganaderos y hoy por las Comunidades Autónomas. El conjunto de Vías Pecuarias sobrepasa los 100.000 kilómetros, de los que unos 10.000 corresponden a las cañadas reales, aunque su importancia intrínseca se expresa mejor por las 425.000 hectáreas que ocupan en superficie (cerca del 1% de España), su distribución por todo el territorio peninsular, ambas mesetas y Ebro, bordes montañosos, Levante y Andalucía.

La complejidad geométrica de estos caminos ganaderos sobrepasa ampliamente la linealidad inherente a los mismos, tanto por la diversificación entre ellos como por los elementos que incluyen a lo largo de su recorrido. El Reglamento de 1877 distinguía entre: cañadas, vías pastoriles de una anchura de 75 metros que cruzan varias provincias; cordeles, vías de 37,5 m que confluyen en cañadas o comunican provincias limítrofes, veredas; vías de unos 20 m que conectan varias comarcas de una misma provincia, coladas; vías de amplitud indeterminada que median entre varias fincas de un término; y pasos, “servidumbres de algunas fincas para que por ellas, levantados los frutos, puedan cruzar los ganados”, es decir, rastrojeras y barbecheras. Las tres primeras se mantienen en la Ley 3/1995, de 3 de marzo, de Vías Pecuarias. Existen otras variables regionales de empalme tales como galianas, carreras, pasadas, sogas, etc. La anchura reglamentaria de las Vías Pecuarias ha sido alterada en numerosos puntos tanto por actuaciones bélicas, políticas, locales y de particulares, como por invasión de la vía por cultivos, escombros, vallas, viales, construcciones y urbanizaciones.

Su complejidad interna es consecuencia de las necesidades del ganado en una marcha de hasta, incluso, un mes, manteniendo a su paso pastos de cañada o comunales, servidumbres de abrevadero en pozos, fuentes o remansos fluviales, descansaderos y majadas, puertos reales y contaderos de carácter fiscal, casas de esquila y lavaderos de lana anejos, ermitas mesteñas, etc.



El trazado tradicional de las Vías Pecuarias no era estable debido a circunstancias biogeográficas, jurisdiccionales y políticas de otros tiempos. A mediados del siglo XIX, la Asociación General de Ganaderos contrató Visitadores Extraordinarios para concretar los trazados reales y su estado de conservación. Esos informes no sólo han contribuido a mantener viva su presencia, sino también a lograr una normalización legislativa específica paralela al Código Civil finisecular, asegurando su carácter de bienes públicos, inalienables, imprescriptibles e inembargables y, además, registrables; lo que demanda tareas inexcusables de clasificación, deslinde y amojonamiento.

La defensa, recuperación y mantenimiento de las Vías Pecuarias no se basa solamente en el mantenimiento de la actividad originaria, pues es evidente e imparable el descenso de la trashumancia lanar —no compensado por el aumento de la vacuna y equina—, por las innovaciones en el transporte y en la alimentación animal, y por la frecuente sustitución del régimen de trashumancia por trasterminancia. No obstante, han surgido nuevas razones para su conservación: el mantenimiento del medio ambiente, la biodiversidad y otros usos, ya compatibles —agrícolas sin ocupación, plantaciones lineares—, ya complementarios, demandados por la sociedad del bienestar: senderismo, cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados, siempre respetando la prioridad de paso ganadero. Ésta es la perspectiva con la que se plantea la inclusión de las Vías Pecuarias como itinerarios no motorizados, aquellas que han sido acondicionadas y señalizadas como itinerarios de uso público.

Las Vías Pecuarias se podrían definir, según Gordo *et al.* (2009), inspirándose en la vigente Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, como *“las rutas por donde discurre o ha venido discurrendo el tránsito ganadero, pudiendo ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios de carácter rural, inspirados en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural”*. Además, en el artículo 2 de la citada ley 3/95, se indica que *“son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables”*.

De esta manera, teniendo en cuenta su magnitud (425.000 ha), su ámbito espacial (40 provincias, 85% del territorio peninsular) y su peculiar distribución geográfica (una malla de 125.000 km), las Vías Pecuarias constituyen un elemento primordial para la estrategia y la planificación territorial (Mangas, 1992).

En todas las sociedades pastoriles existe una red viaria de uso pecuario destinada a comunicar pastizales mediante migraciones estacionales. Esta red de vías para



los ganados trashumantes fue trazada en la antigüedad y las vías han ido cambiando su trayectoria, llegando de forma residual hasta nuestros días (Manteca, 1995). Por tanto, en la actualidad existe una amplia tipología de Vías Pecuarias que el artículo 4 de la Ley 3/1995 clasifica según su anchura en:

- a) Las cañadas son aquellas vías cuya anchura no exceda de los 75 metros.
- b) Son cordeles, cuando su anchura no sobrepase los 37,5 metros.
- c) Veredas son las vías que tienen una anchura no superior a los 20 metros.

Por otra parte, en la citada ley se especifica que estas denominaciones son compatibles con otras como azagadores, cabañeras, caminos ganaderos, carreradas, galianas, ramales, traviesas y otras que reciban en las demás lenguas españolas oficiales. También se señala la existencia de otros lugares asociados al tránsito ganadero, tales como:

- Los descansaderos que son un ensanchamiento de la Vía Pecuaria en donde los rebaños podían descansar o pasar la noche.
- Los abrevaderos que podían ser pozos con pilones, o bien se hacían coincidir con el paso de arroyos, ríos o lagunas.
- Las majadas que era el lugar en donde los rebaños pasaban la noche.
- Los puertos reales eran lugares en los que se cobraban los impuestos a la corona.
- Los contaderos que son pasos estrechos en los que poder contar fácilmente las cabezas de ganado. Podían ser puentes o estrechamientos del camino.
- Los chozos, viviendas de los pastores trashumantes durante su estancia en los “extremos” y las casas de esquileo, lavaderos de lana, sociedades ganaderas, ermitas mesteñas, ventas de trashumancia y carteles indicadores de Vía Pecuaria.



### 5.5.2. Entidad promotora

Una vez establecida la ley básica en materia de Vías Pecuarias (ley 3/1995), se plantea la necesidad de las Comunidades Autónomas de trabajar en favor de su recuperación mediante el conocimiento, la caracterización y la defensa de sus Vías Pecuarias. En base a esto, algunas Comunidades han ido desarrollando una legislación propia a partir de la normativa estatal, han elaborado planes de recuperación, firmado convenios a diferentes niveles o realizado actuaciones concretas para la divulgación y uso público del recurso que suponen las Vías Pecuarias en la actualidad.

#### *Convenios para la determinación y recuperación de las Vías Pecuarias en la Península Ibérica*

A partir del ya citado artículo 3.2 de la ley básica estatal y la Proposición no de Ley de 1998, el antiguo Ministerio de Medio Ambiente ha desarrollado un programa, en el que, mediante la firma de convenios específicos con diferentes Comunidades Autónomas, se están llevando a cabo acciones encaminadas a la puesta en valor de las Vías Pecuarias.

- El Ministerio de Medio Ambiente suscribió un convenio de colaboración el 9-10-2000 con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Universidad Autónoma de Madrid para el estudio de la cabaña ganadera trashumante/transterminante y de las Vías Pecuarias en la España Septentrional (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco).
- En el periodo de 1999-2004, el antiguo Ministerio de Medio Ambiente firmó siete convenios específicos de colaboración con distintas Comunidades Autónomas para la ejecución de proyectos de deslinde, amojonamiento y señalización en sus redes viarias: Extremadura (1999), Castilla y León (2000), Comunidad Foral de Navarra (2001), Comunidad Valenciana (2002), Castilla y León (2003), Castilla-La Mancha (2003) y Región de Murcia (2005). Durante el período 2004-2011 se han firmado 3 nuevos convenios que siguen las mismas líneas de trabajo: Castilla y León (2006), Aragón (2008), Castilla y León (2010) y Castilla-La Mancha (2010).

Otros convenios:

- El Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino ha firmado tres convenios específicos de colaboración con tres Comunidades Autónomas para



el desarrollo del programa de puesta en valor de la red de caminos naturales no motorizados: Aragón (2007), Galicia (2007) y Castilla y León (2011).

- El Ministerio de Educación, Cultura y Deporte suscribe dos convenios específicos de colaboración con dos Comunidades Autónomas para la recopilación y reproducción de los documentos que se conservan en el Archivo Histórico Nacional relativos a las Vías Pecuarias de dichas Comunidades: Andalucía (2000) y Extremadura (2000).
- El Instituto Geográfico Nacional, el Centro Nacional de Información, Geográfica y la Comunidad Autónoma de La Rioja en desarrollo del Protocolo General de Colaboración, suscrito entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de La Rioja en materia de cartografía y geodesia, sobre cooperación en materia de replanteo de líneas límite municipales que afectan a montes y Vías Pecuarias en la cuenca del Iregua (2002).

Según Mangas Navas (2010) *“...la delimitación del dominio público deviene en condición necesaria para su recuperación, ejercicio que puede y debe ser acometido por parte de las Comunidades Autónomas al amparo de las facultades que les confiere la legislación vigente. Delimitado y, en su caso, recuperado el dominio público de las Vías Pecuarias, las Comunidades Autónomas pueden proceder a su definitiva puesta en valor para los múltiples usos y destinos de que son susceptibles...”*.

### 5.5.3. Marco normativo

Los diferentes actos administrativos que se han realizado en las Vías Pecuarias (tales como clasificaciones, deslindes, amojonamientos, concentraciones parcelarias,...) dan firmeza legal al dominio público pecuario. De forma general, haciendo un breve resumen de la evolución de la legislación existente en materia de Vías Pecuarias desde mediados del siglo XIX hasta la actualidad, conviene destacar la siguiente normativa:

- Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.
- Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.
- Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de Vías Pecuarias.



- Reglamento de Vías Pecuarias de 23 de diciembre de 1944.
- Ley 22/1974, de 24 de junio, de Vías Pecuarias.

Por medio de un análisis del régimen jurídico actual de las Vías Pecuarias, basado en el realizado por Manteca Valdelande (1995), se distingue:

- Régimen de Derecho Privado: destacando la inclusión del artículo 570 del Código Civil en el Libro II dentro del Título VII “De las servidumbres”, que dice: *“Las Servidumbres existentes de paso para ganados, conocidas con los nombres de cañada, cordel, vereda o cualquier otro, y las de abrevadero, descansadero y majada, se regirán por las ordenanzas y reglamentos del ramo y, en su defecto, por el uso y costumbre del lugar.*

*Sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos, la cañada no podrá exceder en todo caso de la anchura de 75 metros, el cordel de 37 metros 50 centímetros y la vereda de 20 metros.*

*Cuando sea necesario establecer la servidumbre forzosa de paso o la de abrevadero para ganados se observará lo dispuesto en esta sección y en los artículos 555 y 556. En este caso la anchura no podrá exceder de 10 metros”.*

- Régimen de Derecho Público: constituyendo la mencionada Ley 3/1995, el marco normativo básico y configurando un régimen jurídico uniforme para las Vías Pecuarias en todo el territorio nacional. No obstante, tal y como se concluyó en el II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, es necesario *“completar el marco normativo por parte de las administraciones públicas competentes en Vías Pecuarias”.*

En este sentido, es necesario indicar que algunas Comunidades Autónomas han elaborado su propia legislación, según se indica a continuación (Figura 29).

- *Andalucía:* Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- *Aragón:* Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón.
- *Castilla-La Mancha:* Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha.



- *Extremadura: Decreto 49/2000, de 8 de marzo de 2000, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura.*
- *La Rioja: Decreto 3/1998, de 9 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja.*
- *Comunidad de Madrid: Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.*
- *Comunidad Foral de Navarra: Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra.*

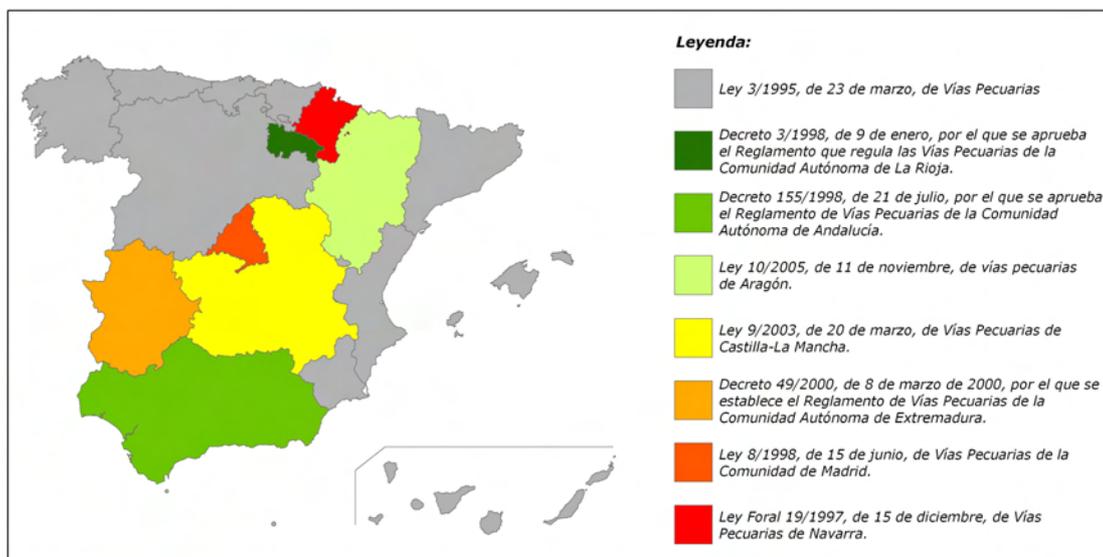


Figura 29: Desarrollo a escala autonómica de la Ley estatal 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Fuente: Elaboración propia.

#### 5.5.4. Red Nacional de Vías Pecuarias

Uno de los principales aportes de la ley 3/1995 de Vías Pecuarias es su intención integradora, al fomentar la cohesión territorial, sentando las bases para la creación de una Red Nacional de Vías Pecuarias (art. 18). En esta red “...se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las Vías Pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo...”



La Red Nacional está formada por dos grandes grupos de Vías Pecuarias que poseen un interés general dado su carácter intercomunitario (Primer grupo) o interfronterizo (Segundo grupo). Asimismo se pueden incluir dentro de un tercer grupo todas aquellas vías que, propuestas por las diferentes Comunidades Autónomas, sean esenciales para garantizar la continuidad de las vías contenidas en el primer grupo al estar conectadas con ellas.

A la hora de seleccionar las vías que van a pertenecer al primero de los grupos, existe la necesidad de garantizar la actividad trashumante en todo el territorio peninsular. Dicho objetivo se consigue mediante las grandes cañadas reales de la Mesta y sus ramales (ver Figura 30). Éstas enlazan los pastos estivales de los Montes de León, Cordillera Cantábrica y Sistema Ibérico con las dehesas de invernada en Extremadura, Valle de Alcadía, y Norte de Sevilla, Córdoba y Jaén, desplegándose de Oeste a Este:

- Cañada Real de la Plata o Vizana (500 km). Comienza entre Asturias y León, en el Alto de Viganos y muere en Trujillo.
- Cañada Real Leonesa Occidental (700 km). Arranca en León y muere en Badajoz. Posee superposiciones de calzada, carretera, vía férrea y vía pecuaria.
- Cañada Real Leonesa Oriental (700 km). Comienza cerca de Riaño, cruza León y Palencia pasando por las provincias de Segovia, Ávila, Toledo, Cáceres y Badajoz.
- Cañada Real Segoviana (500 km). Arranca en la Sierra de Neila en Burgos y termina su recorrido en Granja de Torrehermosa.
- Cañada Real Soriana Oriental (800 km). De la Tierra de Yanguas en Soria a Sevilla.
- Cañada Real Soriana Occidental (700 km). Cruza de modo diagonal el centro norte de la Península, saliendo de los terrenos de Cameros y Norte de Soria. Corta las Cañadas Reales Segoviana, Leonesa Oriental, Leonesa Occidental y la de la Plata, pasando por Soria, Segovia, Ávila, Salamanca, Cáceres y finalizando en Badajoz (Valverde de Leganés y Olivenza).
- Cañada Real Galiana (Riojana) (400 km). Nace al Sur de la Rioja (Tierra de Cameros) y recorre las provincias de Soria, Guadalajara, Madrid, Toledo y Ciudad Real (Valle de Alcadía).



- Cañada Real Conquense (350 km). Discurre por las provincias de Cuenca, Ciudad Real y Jaén.
- Cañada Real del Reino de Valencia (250 km). Arranca en la Sierra de Tragacete y atraviesa Cuenca, terminando en Valencia.

En cuanto a la elaboración del segundo grupo, se incluyen todas aquellas vías que sirvan de conexión con territorios contiguos de Estados vecinos, siendo dicho punto de especial importancia para aquellas Comunidades que limiten con territorios franceses.

Respecto al tercer y último grupo está conformado por las Vías Pecuarias que las Comunidades Autónomas tengan a bien incluir en dicha Red, siendo principalmente aquellas que aparecen reflejadas en su normativa particular en materia de Vías Pecuarias (apartado referente al marco jurídico).

En la Exposición de Motivos de la Ley 3/1995, se valoran tres aspectos fundamentales de las Vías Pecuarias, que las convierte, junto con los elementos culturales anexos, en un legado histórico de interés capital, único en Europa:

1. Prestan un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados y para la preservación de razas autóctonas.
2. Son «corredores ecológicos», esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres.
3. Constituyen un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental.

Dicha ley otorga a las CC.AA. la potestad para la creación, determinación y administración de las Vías Pecuarias y, por lo tanto, la obligación de investigación, clasificación, deslinde, amojonamiento, desafección y cualquier otra cuestión relacionada con las mismas. No obstante, también confiere a la Administración General del Estado (actualmente, Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino), las facultades siguientes:

- De intervención, en colaboración con las CC.AA., para el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público de las Vías Pecuarias (art. 3.2).



- De tutela sobre la Red Nacional de Vías Pecuarias, mediante el Informe preceptivo sobre actos dispositivos de las CC.AA. que afecten a dicha Red (art. 18.3).
- De gestión (custodia y actualización) del Fondo Documental de Vías Pecuarias, en virtud de su reconocimiento formal (art. 18.5).

Con el fin de contribuir a la realización de estas tareas, la ley 3/1995 en su artículo 3.2 habilita la posibilidad de colaboración económica y técnica entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, asegurando la integridad territorial y la adecuada conservación del dominio público pecuario. Siguiendo esta línea de colaboración, la Comisión de Medio Ambiente del Congreso de los Diputados aprobó el 11 de noviembre de 1998 una Proposición no de Ley sobre Vías Pecuarias en la que se dice: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan Nacional de Recuperación de Vías Pecuarias, determinando la Red Nacional y concretando los instrumentos a los que ha de ajustarse la cooperación interadministrativa, prevista en el artículo 3.2 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias”.

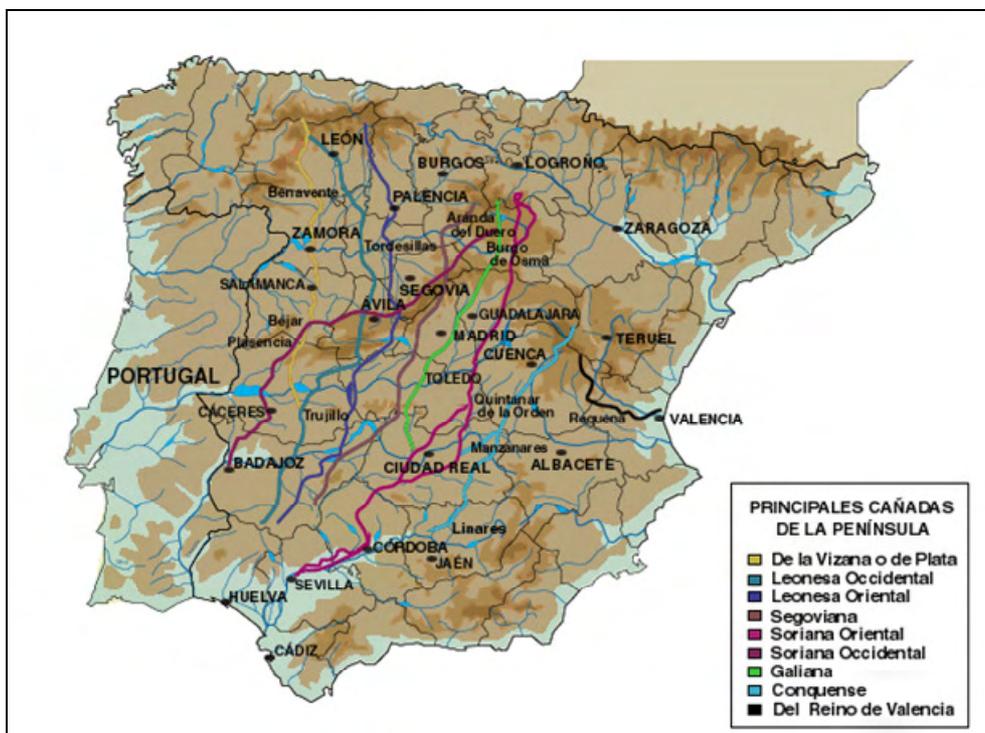


Figura 30: Principales cañadas de la Península Ibérica.

Fuente: [www.iberianature.com](http://www.iberianature.com).



En este sentido, el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino ha procedido a la digitalización cartográfica, sobre mapas provinciales (E: 1:200.000), de la Red de Vías Pecuarias de las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid (1999-2000) y se han firmado diferentes convenios con distintas Comunidades Autónomas.

La ley de Vías Pecuarias otorga reconocimiento formal al Fondo Documental que, adscrito a la Administración General del Estado, está integrado dos cuerpos de información:

- *Archivo General de Vías Pecuarias*, en el que obran los expedientes y documentos generados por la Administración del Estado durante el período 1924/31-1980/95, entre los que destacan los Proyectos de Clasificación de Vías Pecuarias en 3.881 términos municipales. Cartografía existente: a) croquis (E: 1:25.000) de las Vías Pecuarias en los términos municipales con clasificación aprobada; b) planos de deslinde y amojonamiento en determinados tramos de Vías Pecuarias.
- *Archivo de la Red Nacional de Vías Pecuarias*, constituido por los expedientes y documentos que sobre las Vías Pecuarias de dicha Red obran en el Archivo General, y los generados desde 1995 por las Comunidades Autónomas y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente en la ejecución de sus cometidos. Cartografía existente: a) la del Archivo General; b) la resultante de los proyectos para la recuperación viaria en colaboración con las Comunidades Autónomas (planos de deslinde y amojonamiento).

En lo que se refiere a la Cartografía de la Red Nacional de Vías Pecuarias, la página Web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente dispone de un fondo cartográfico de 17 provincias, aquellas sobre cuyo territorio concentraba sus actividades —aunque no en exclusiva— el Honrado Concejo de la Mesta, distribuidas entre cuatro Comunidades Autónomas: Castilla y León (Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Segovia, Soria, Valladolid y Zamora), Castilla-La Mancha (Albacete, Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara y Toledo), Extremadura (Badajoz y Cáceres) y Madrid. La información que se ofrece ha sido completada por la facilitada por las CC.AA. acerca de las clasificaciones aprobadas por ellas.

Los planos provinciales (E: 1:200.000) representan las diferentes clases de Vías Pecuarias, indicándose, en su caso, si conforme a los datos correspondientes a su clasificación, se han declarado sobrantes o innecesarias.



En los planos referidos a las Grandes Cañadas Reales de la Mesta, han sido croquizados y digitalizados los elementos anexos a los mismos: abrevaderos, descansaderos y parcelas adyacentes resultantes del nuevo trazado de Concentración parcelaria.

### **5.5.5. Usos tradicionales y complementarios de las Vías Pecuarias en la actualidad**

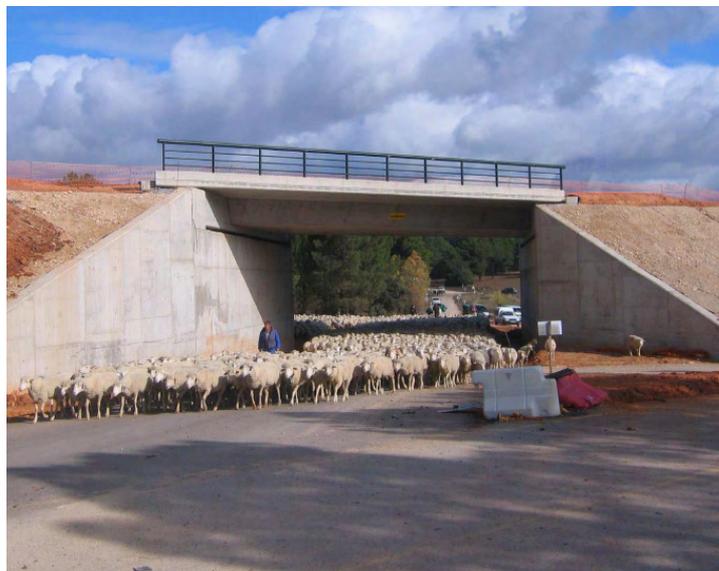
#### **5.5.5.1. Uso tradicional trashumante**

Se puede afirmar que la trashumancia está desapareciendo de forma paulatina en España, bien sea por la reducción de la cabaña ganadera, bien por la progresiva disminución de la rentabilidad de este tipo de explotación extensiva (Terés *et al*, 1992). Sin embargo, siguen existiendo casos que reflejan el mantenimiento de esta ancestral actividad en nuestros días.

En esta línea, algunos de los ejemplos más representativos son la Cañada Real Conquense y la actividad trashumante llevada a cabo en Guijo de Santa Bárbara, provincia de Cáceres.



La Cañada Real Conquense conserva en nuestros días una alta actividad trashumante, destacando su uso ininterrumpido para el tránsito ganadero trashumante de larga distancia, a pesar de la problemática actual relativa a la tipología de impedimentos físicos, al tránsito ganadero, así como a las dificultades en la gestión administrativa (Gil et al., 2010). En un futuro, se plantea dotar a la cañada de identidad espacial y funcional, para consolidar y mantener la actividad trashumante actual y ponerla en valor ante la sociedad.



*Figura 31: Actividad trashumante actual en la Cañada Real Conquense.*

*Fuente: [www.dadidutrero.es/viaspecuarias/index.php](http://www.dadidutrero.es/viaspecuarias/index.php).*

En cuanto al municipio Guijo de Santa Bárbara, se encuentra enclavado en la zona centro de la Comarca de la Vera, alejado de los dos pasos principales que históricamente presenta el Macizo Central de Gredos y por los que discurren dos grandes Vías Pecuarias, la Cañada Real del Puerto del Pico o Cañada Real de la Merinas y el Cordel del Valle; y una vía perpendicular a éstas, la Vereda del Rey, así como numerosas veredas y coladas que interconectan los diferentes municipios y la zona del Campo Arañuelo.



Figura 32: Paso estrecho debido a las intrusiones en las Vías Pecuarias del término municipal de Guijo de Santa Bárbara (Cáceres).

Fuente: [www.dadidutrero.es/viaspecuarias/index.php](http://www.dadidutrero.es/viaspecuarias/index.php).

En la actualidad se mantiene esta actividad, siendo el pueblo de la Comarca de la Vera con mayor cabaña ganadera trashumante de ganado vacuno. Las principales dificultades a las que se enfrentan son la delimitación o inexistencia de Vías Pecuarias por ocupación de cultivos, cerramientos, graveras, escombreras, etc., que han intrusado las Vías Pecuarias, lo que motiva su no clasificación en la red de Vías Pecuarias de Extremadura, y la existencia de lugares donde sus dimensiones se ven drásticamente reducidas, hasta el punto de convertirse en pasos intransitables por el ganado.

#### 5.5.5.2. Usos complementarios

Según el artículo 17.1 de la ley 3/1995: *“Se consideran usos complementarios de las Vías Pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero”,* también se añade que *“podrán establecerse sobre terrenos de Vías Pecuarias instalaciones desmontables que sean necesarias para el ejercicio de estas actividades (según el art. 14). Para ello será preciso el informe del Ayuntamiento y la autorización de la Comunidad Autónoma”...*

En este marco, algunas Comunidades Autónomas han ido avanzando en el desarrollo de proyectos con el fin de conservar, potenciar y acondicionar el enorme



legado histórico, cultural, social e incluso económico que suponen las Vías Pecuarias y es posible encontrar algunas experiencias que ponen en valor las Vías Pecuarias como uso turístico o de ocio, aunque todavía queda mucho camino por recorrer. En ocasiones, tiene lugar el aprovechamiento de un tramo de una vía pecuaria utilizando la plataforma de la misma para la señalización de determinados recorridos (es el caso de GR, PR, Caminos Naturales, etc.).

A continuación, se muestran algunos ejemplos de este tipo de aprovechamientos. En la Comunidad de Madrid, en concreto, la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio ha realizado una serie de publicaciones sobre rutas que recorren en su mayor parte Vías Pecuarias. Su contenido tiene como objetivo principal proporcionar al usuario toda la información posible sobre las rutas propuestas: acceso, recomendaciones, fauna y flora y valores culturales de la zona, incluyendo croquis cartográficos, fichas técnicas, perfiles de la ruta, documentos gráficos e información temática.

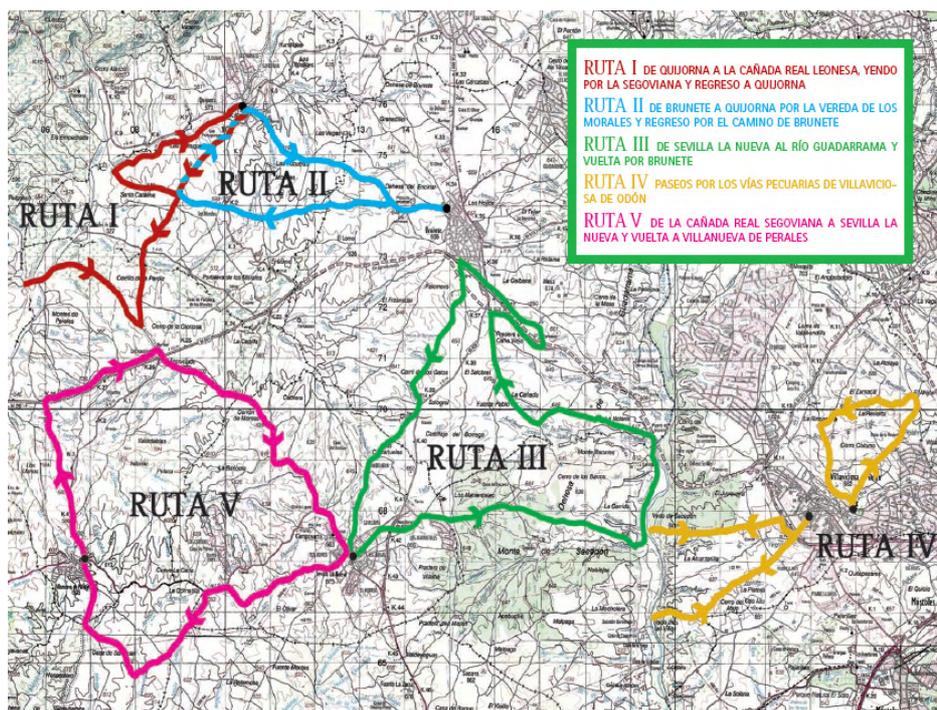


Figura 33: Rutas disponibles en la Comunidad de Madrid

Fuente: <http://www.viaspecuariasdemadrid.org>.

En esta misma línea, se encuentra el Programa Trashumad: la Ruta Madrileña de la Trashumancia, que corresponde también a una iniciativa promovida por la



Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid cuyo objetivo es dar a conocer el enorme patrimonio natural que representan las Vías Pecuarias y mostrar su importancia para el mantenimiento de los diferentes ecosistemas. Mediante esta iniciativa, se busca potenciar el uso y aprovechamiento del patrimonio público pecuario, desarrollar los usos complementarios y sostenibles sobre ellas, fomentar la promoción y el conocimiento de las potencialidades que ofrecen y crear así un nuevo cauce de promoción y acercamiento a los ciudadanos.

Otra de las rutas acondicionadas es la “Ruta de la Trashumancia” en Aragón, la cual supone la señalización de un tramo de 37 km de la cabañera Broto-Mequinzenza a su paso por la Comarca de Somontano de Barbastro (Huesca).

También en la Comunidad Aragonesa, se encuentra una Vía Pecuaria que ha sido acondicionada como ruta temática: La Solana-Valle Vió. Este espacio ha sido recuperado por el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón dentro del programa de puesta en valor del patrimonio. Con esta ruta, se pretende la introducción del usuario en un territorio que atesora una calidad ambiental incuestionable, mostrando la vida de los pastores trashumantes y de su relación con el entorno, que forma una parte importantísima del legado cultural de esta región. El tramo de vía pecuaria recuperada es una parte de la cabañera (Valmadríd – Fanlo) que fue utilizada por los pastores del Sobrarbe para conducir al ganado desde los puertos (en el entorno del PN de Ordesa y Monte Perdido) hasta “tierra baja” (ribera del Ebro y Caspe, fundamentalmente).



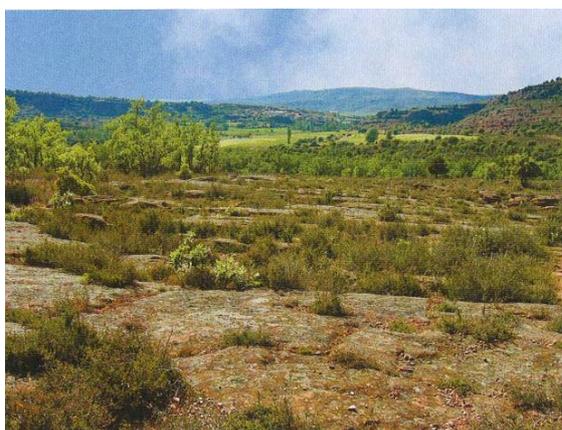
Figura 34: Panel informativo de la ruta temática La Solana-Valle.

Fuente: <http://www.pirineosordesa.com>.

En el desarrollo de la Ruta de Don Quijote los itinerarios de la Ruta permiten conocer el patrimonio natural de Castilla La Mancha, puesto que coinciden con vías



por las que se desplazaba el ganado. En todas las provincias por las que transcurre la Ruta se realizó la recuperación de numerosos tramos de cañadas, cordeles, veredas, sendas y otras vías. Como ejemplo, una de las vías que recuperaron y acondicionaron para la Ruta de Don Quijote fue el Cordel de Merinas (Guadalajara).



*Figura 35: El cordel de las Merinas, una de las vías acondicionadas para la Ruta de Don Quijote.*

*Fuente: Publicación Memoria Ruta de Don Quijote-Gicaman.*

Asimismo, se ha llevado a cabo la recuperación de numerosas Vías Pecuarias para su uso como Vías Verdes, corredores o formando parte de otras entidades como el Camino de Santiago, grandes rutas o vías romanas.

Hay que destacar la apertura de un museo de la trashumancia en Aragón, Comunidad que actualmente tiene en proceso de información pública la declaración de Bien de Interés Cultural, como bien inmaterial, a favor de la trashumancia en Aragón (*Resolución de 14 de diciembre de 2010*) o de Centros de Interpretación de las Vías Pecuarias, como los de Extremadura y La Rioja.



*Figura 36: Museo de la Trashumancia de Guadalaviar (Teruel)*

*Fuente: [www.museodelatrashumancia.com](http://www.museodelatrashumancia.com)*



Figura 37: Centro de Interpretación de la Trashumancia en la Venta de Piqueras (La Rioja).

Fuente: [www.larioja.org](http://www.larioja.org).

Todas estas acciones se ven apoyadas por la idea de Bensusán (2003) de que *“para una mayor difusión del interés turístico que tienen y pueden tener las Vías Pecuarias, es importante realizar una divulgación que vaya creando un estado de opinión favorable a las mismas y a su visita. Ello propiciará asimismo un mayor uso para actividades turísticas y de esparcimiento”*.

#### **5.5.6. Plan de recuperación y ordenación de las Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía**

La Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, consciente del indudable valor que las Vías Pecuarias tienen para la sociedad andaluza, en atención a su carácter multifuncional, apostó firmemente por dotarlas de una dimensión de utilidad pública, al servicio de todos los andaluces. Por ello se elaboró el Plan de recuperación y ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno, el 27 de marzo de 2001.

Se pretende la creación de un inventario digital de Vías Pecuarias integrado en el Sistema de Información Ambiental de Andalucía (SINAMBA), una vez aprobado el Decreto 155/1998, de 21 de julio, del Reglamento de Vías Pecuarias, la creación del “Fondo Documental de las Vías Pecuarias de Andalucía” y la elaboración del “Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía”, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:



- La continuidad de la red y su integración en la Red Nacional.
- El régimen establecido en la Disposición Adicional Tercera de la ley 3/1995 respecto a las Vías Pecuarias que atraviesan las reservas naturales y los Parques.
- El tránsito ganadero existente.
- La realidad física de las Vías Pecuarias.
- El valor ecológico y la importancia como corredor para la biodiversidad.
- La potencialidad para su uso público y enlace entre Espacios Naturales.
- La consideración de las Vías Pecuarias como un elemento territorial de conexión integrado en la planificación territorial, ambiental y económica.

Dicho Plan constituye un indiscutible punto de referencia a la hora de analizar la labor desarrollada por la Consejería de Medio Ambiente en materia de Vías Pecuarias, por ser el instrumento de planificación para los próximos 20 años.

La Red Andaluza de Vías Pecuarias, con una extensión de 24.087 km, se distribuye, atendiendo a la importancia relativa de cada ruta (ver tabla adjunta) y a los usos a que se destinen, de la siguiente manera: Red de Prioridad 1: 4.009 km uso Ganadero, 6.129 uso Turístico-Recreativo y 3.176 km uso Ecológico. Red de Prioridad 2: 6.129 km uso Ganadero, 6.155 uso Turístico-Recreativo y 280 uso Ecológico. Por último, de la Red de prioridad 3: 11.222 km uso Ganadero, 8.716 km uso Turístico-Recreativo y 1.473 km uso Ecológico.

Red	Prioridad 1	Prioridad 2	Prioridad 3
Periodo ejecución	2001-2010	2011-2015	2016-2020

*Tabla 12. Plazos de ejecución según tipo de red dentro del Plan de Recuperación de Vías Pecuarias de la Junta de Andalucía.*

*Fuente: [www.juntadeandalucia.es](http://www.juntadeandalucia.es)*

Cabe destacar que se plantea acometer los procesos de recuperación y puesta en uso de las Vías Pecuarias de forma integral, de modo que todas las vías que vayan siendo deslindadas se adecuen, acto seguido, para los usos que el Plan les asigna.



Se pretende que sea la propia utilización de las vías lo que garantice su mantenimiento.

Paralelamente, el proyecto Puertas Verdes ha sido diseñado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía y en él se define y crea la totalidad de los Corredores y Puertas Verdes para aquellos municipios andaluces que poseen una población superior a los 50.000 habitantes. El conjunto de Corredores Verdes y Puertas Verdes suponen itinerarios no motorizados destinados a usos ciudadanos, que articulan los ámbitos urbanos más densamente poblados con el entorno natural más próximo y otros puntos de interés. La red de Vías Pecuarias ha jugado un papel importante en la confección de este proyecto (ver tabla siguiente):

Provincia	Puerta Verde	Términos municipales	Longitud (m)
Almería	Cañada Real de la Costa	Roquetas de mar	3.500
Granada	Conexión de Vías Pecuarias en el entorno de Granada	Vegas del Genil, Cúllar Vega, Gabias (las), Churriana de la Vega, Alhendin, Ogijares y Armilla	18.587

Tabla 13. Vías Pecuarias incluidas en el Programa Puertas Verdes desarrollado por la Comunidad de Andalucía indicándose las provincias y términos municipales recorridos y su longitud

Fuente: [www.juntadeandalucia.es](http://www.juntadeandalucia.es)

### 5.5.7. Acciones difusión relevantes

A partir de la publicación de la ley 3/1995 la incipiente necesidad de puesta en común en materia de Vías Pecuarias ente diferentes entidades y administraciones, motiva la realización de diferentes actividades divulgativas entre las que se encuentran:

- Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes en Chiclana de la Frontera: 21-24 Noviembre 2001.
- El I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Madrid durante los días 4 a 7 de mayo 2005.
- El II Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Cáceres los días 26, 27 y 28 de octubre 2010.



### *Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y Corredores Verdes.*

Esta Conferencia se celebró en Chiclana de la Frontera en noviembre 2001. Los temas a tratar en la conferencia fueron:

- Las actuaciones administrativas genéricas: clasificación, deslinde, amojonamiento y recuperación.
- Señalización: señal de inicio de la Vía Pecuaria; señal direccional; señal de identificación, indicando la existencia de equipamientos de uso público o centro de interés; señal complementaria, señal indicativa, informando del recorrido de la vía pecuaria; baliza en vía pecuaria, indicando igualmente el recorrido de la vía y como elemento de amojonamiento; y señal de peligro o ceda el paso.

Modelos de restauración definidos:

a) Actuaciones en rutas ganaderas: limpieza de la vía pecuaria, aislamiento de la vía pecuaria, impidiendo que el ganado salga del ancho legal de la Vía Pecuaria, en los casos en los que en su límite exista un canal, una carretera u otra infraestructura en la que se puedan provocar accidentes; elementos puntuales de paso, con el fin de mejorar el tránsito del ganado a través de la vía pecuaria; restauración de infraestructuras, como abrevaderos, puntos de agua, apriscos, etc., o incluso, la construcción de otros; plantaciones, tanto lineales en los límites legales de las vías o en grupos en zonas de descanso del ganado.

b) Actuaciones en rutas turístico-recreativas: limpieza de la vía pecuaria; plantaciones de especies arbóreas y arbustivas en zonas degradadas o sin vegetación; equipamientos de uso público, como áreas recreativas, miradores, observatorios, refugios, etc.; construcción de vados y pasarelas; adecuación del firme.

c) Usos turísticos y recreativos. Educación ambiental.

Por su carácter lineal y su amplio despliegue en el territorio, las cañadas están llamadas a cumplir una importante función como rutas verdes, senderos para uso turístico / recreativo y educativo de bajo impacto. La selección de tramos de la red para fomentar estos usos deberá apoyarse básicamente en tres aspectos:



- Sus contenidos (valores naturales, rurales y culturales singulares, como, por ejemplo, humedales, árboles monumentales, tipos de vegetación o especies relevantes, usos y construcciones agroganaderos).
- El interés de las zonas que conecta (arquitectura popular, arqueología, espacios naturales valiosos, aspectos geológicos y geomorfológicos).
- Cuenca visual (paisaje abarcado). Para la potenciación de este último aspecto, deberá contarse con una tipología de paisajes culturales.

### *Congreso Nacional de Vías Pecuarias*

El congreso de Vías Pecuarias, celebrado en Madrid durante los días 4 a 7 de mayo de 2005, tuvo un gran éxito, con gran afluencia de público además de la relevante participación de las distintas instituciones y profesionales en materia de Vías Pecuarias.

Las conclusiones del Congreso Nacional de Vías Pecuarias son:

- Las Vías Pecuarias constituyen un valioso patrimonio natural y cultural de carácter público, cuya magnitud y singularidad demandan la elaboración de una estrategia operativa de ámbito nacional que, coordinada por la Administración General del Estado, sirva de referencia a las Comunidades Autónomas para la asunción de directrices y la puesta en práctica de planes y programas específicos.
- Se considera imprescindible la institucionalización de un Comité de Vías Pecuarias que, con carácter permanente y adscrito a la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza, asuma la coordinación de tareas entre las unidades administrativas competentes de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas.
- Debe aplicarse con todo rigor la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de cuyo cumplimiento resulta inaplazable la clasificación urgente de las Vías Pecuarias que aún no lo han sido. También, es necesario impulsar el desarrollo normativo de dicha Ley, tanto por la Administración General del Estado como, en su caso, por las Comunidades Autónomas.
- Con el fin de evitar disparidades en el tratamiento administrativo de las Vías Pecuarias, con la consiguiente disfuncionalidad operativa, es imprescindible la adopción de criterios homogéneos en su determinación física, así como la



uniformización de los sistemas de representación gráfica y la elaboración de una base de datos unificada. Reviste especial importancia la incorporación de la documentación gráfica y descriptiva generada en dichos procesos al Catastro y al Registro de la Propiedad.

- Las Vías Pecuarias, por su estructura reticular, resultan de gran utilidad en la vertebración del territorio, debiéndose integrar con garantías de preservación en cualquier modelo de planificación que afecte a la ordenación del mismo, ya sea de carácter urbano o de carácter rural. Asimismo, las Vías Pecuarias deben ser tenidas en cuenta en la evaluación ambiental de programas, planes y proyectos.
- Es imprescindible prestar apoyo al tránsito ganadero por las Vías Pecuarias y estimular las iniciativas que promuevan nuevos usos sociales, todo ello en el marco del Plan Estratégico de Desarrollo Rural.
- Se debe fomentar la actividad de los agentes sociales que, en sus diferentes ámbitos de actuación, promuevan la defensa, el uso y el disfrute de las Vías Pecuarias. En el ámbito profesional, convendría impulsar la creación de la Asociación Nacional de Ganaderos Trashumantes.
- Resulta del mayor interés la creación de un Centro Nacional de la Trashumancia y de las Vías Pecuarias que, emplazado en algún sitio de especial relevancia histórica, esté dedicado a la investigación y sirva como lugar de encuentro para la celebración de eventos e intercambio de información. Así mismo, debe apoyarse la creación de museos de la trashumancia de ámbito regional y local.
- La Red Española de Vías Pecuarias es merecedora de reconocimiento institucional por diferentes organismos internacionales, ante los que se debería proponer su declaración como figuras de especial protección. En particular, debe recabarse de la UNESCO su declaración como Patrimonio de la Humanidad y del Consejo de Europa, como Itinerario Natural y Cultural Europeo.
- Se deberían habilitar foros adecuados que faciliten el intercambio de información sobre Vías Pecuarias, y, en particular, aprovechar las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para conseguir la máxima difusión posible. También se insta la celebración del II Congreso Nacional de Vías Pecuarias en el año 2010.



### *Congreso Nacional de Vías Pecuarias*

El II Congreso Nacional de Vías Pecuarias tuvo lugar los días 27, 28 y 29 de octubre en Cáceres el pasado año, organizado por la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura.

Este Congreso se marca como objetivos dar continuidad a las conclusiones obtenidas en el I Congreso y crear un foro de discusión u opinión abierto entre las diferentes administraciones, instituciones, especialistas y particulares, analizando y debatiendo acerca de los diversos aspectos que atañen a las Vías Pecuarias.

Además, pretende concienciar sobre la importancia de las Vías Pecuarias como bienes de dominio público que constituyen un patrimonio histórico social de gran interés, así como un importante elemento para el desarrollo rural, y facilitar la mejora de la formación y profesionalización de los agentes implicados.

Durante la celebración de dicho Congreso se constata la plena vigencia de la trashumancia y la utilidad de las Vías Pecuarias como corredores, necesarios para mantener la biodiversidad y la riqueza ecológica de nuestro territorio nacional, así como la importancia de impulsar la plurifuncionalidad de las mismas como garantía de su conservación. También, se pone de relevancia la necesidad de completar el marco normativo por parte de las administraciones públicas competentes en Vías Pecuarias y se les insta a agilizar la tramitación de los procedimientos de defensa de las Vías Pecuarias (clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización).

Otras de las líneas futuras de actuación consensuadas se enfocan al fortalecimiento de la posición de los órganos gestores de Vías Pecuarias en la planificación territorial y el fomento de la cooperación entre los distintos estamentos y agentes sociales, o hacia la utilización de herramientas que agilicen el reflejo en la cartografía catastral de los deslindes practicados, como paso previo a cumplir con el imperativo legal de la inmatriculación de los bienes de dominio público pecuario.



## 5.6. Sendas Litorales

### 5.6.1. Introducción

En este apartado se consideraran los Caminos Litorales, Sendas Litorales, Caminos costeros y los Caminos de Ronda.

No existe una definición consensuada sobre la que apoyarse, ni siquiera en la Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio)<sup>6</sup> se hace referencia a estos términos. Por ello, es conveniente hacer una generalización o atender a las diferentes matizaciones que se realizan desde las diferentes Administraciones. Por otro lado, si atendemos a los diferentes instrumentos de ordenación del litoral autonómicos es posible encontrar otras definiciones:

- Caminos poco urbanizados, asociados a entornos poco antropizados.
- Infraestructura verde capaz de conectar los elementos ecológicos de valor y hacer posible un recorrido funcional que permita la interpretación.
- Sendas que recorren la costa relacionando entre sí las diferentes áreas de playa.
- Caminos que bordean la costa y que tradicionalmente se recorrían siguiendo la línea de la costa para controlar la frontera marítima española, evitar el contrabando y vigilar el tráfico de embarcaciones a orillas del mar.
- Itinerarios alternativos (con una consideración de pequeño recorrido) que nacen, se apoyan y complementan a otra senda costera (considerada como gran recorrido y, por tanto, mayor longitud), a la que conectan con las playas, núcleos y valles interiores.

Ante esta diversidad y falta de homogeneidad en los criterios definitorios, en este capítulo se pretende exponer la información que se ha podido recabar procedente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a través de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar y de los contactos realizados en

---

<sup>6</sup> En la Ley de Costas (Ley 22/1988, de 28 de julio) se expone que la zona de servidumbre de tránsito recae sobre una franja de 6 metros, medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar que debe dejarse permanentemente expedita para el paso público peatonal y para vehículos de vigilancia y salvamento, salvo en espacios especialmente protegidos (art.27).



todas las Administraciones Autonómicas costeras, con diferentes niveles de respuesta en la información.

### 5.6.2. Inventario de Paseos Marítimos y Sendas Litorales en la costa española

Desde el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar, se están llevando a cabo una serie de actuaciones sobre el dominio público marítimo-terrestre con el objeto de mejorar la franja litoral, respetando las características medioambientales y paisajísticas de cada zona y facilitando el uso y disfrute de la costa a todos los ciudadanos y la apertura de un servicio de tránsito en cumplimiento de la Ley de Costas.

Entre estas actuaciones se encuentran las relacionadas con la recuperación de las Sendas y Caminos Litorales.



*Figura 38: Camino de Ronda en la Costa Brava.*

*Fuente: Elaboración propia. Teresa Moreno*

En el año 2005 se realizó un inventario de los Paseos Marítimos y Sendas Litorales construidos en toda la costa española desde 1990, a partir de la recopilación de



información tanto de la propia Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar como de las diferentes Administraciones.

Para cada uno de ellos se elaboró una ficha que contenía la siguiente información:

Figura 39: Ficha Inventario de Caminos Litorales construidos desde 1990 a 2005.

Fuente: Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2005.

Este inventario distingue entre dos tipologías de caminos:

- Paseo marítimo: caminos más urbanizados, asociados a entornos urbanos.
- Senda Litoral: caminos poco urbanizados, asociados a entornos poco antropizados.

En este inventario se distinguen distintos tipos de usuarios en estas dos tipologías: peatonal, peatonal y minusválidos, peatonal y carril bici, y tráfico compartido (vehículos y peatones). Se considera peatonal a aquel camino que no se ve afectado por tráfico de vehículos, al contrario que la tipología de tráfico compartido (vehículos y peatones).

El resultado final fue un inventario compuesto por un total de 814 fichas de Caminos Litorales construidos desde 1990 en toda la costa española de los cuales 287 son catalogados como sendas litorales las que se listan a continuación (Tabla 14).



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDEROS PEATONALES DE LA LAGUNA	A.T. SENDEROS PEATONALES DE LA LAGUNA	ANDALUCIA	Cádiz
CAMINO DE RIBERA DE LA PLAYA DE COTOBRO A LA PLAYA DEL MUERTO	CAMINO DE RIBERA A LAS PLAYAS DE CURUMBICO Y OTRAS	ANDALUCIA	Granada
CAMINO DE RIBERA DE LA PLAYA DE CURUMBICO A CABRIA	CAMINO DE RIBERA A LAS PLAYAS DE CURUMBICO Y OTRAS	ANDALUCIA	Granada
PASEO MARÍTIMO DEL Balcón del Atlántico y Senda de Acceso junto al Faro de Torre la Higuera	ACCESO A LA PLAYA JUNTO AL FARO DE TORRE LA HIGUERA EN MATALASCAÑAS; T.M. DE ALMONTE, (Huelva).	ANDALUCIA	Huelva
SENDERO EN EL LÍMITE ESTE DE MATALASCAÑAS	TRATAMIENTO DEL LÍMITE ESTE DEL SECTOR C EN MATALASCAÑAS FASE 1ª	ANDALUCIA	Huelva
SENDAS DE ACCESO A LA PLAYA DE EL PORTIL	ADECUACION DE ACCESOS A LA PLAYA DE EL PORTIL T.M. DE CARTAYA (Huelva).	ANDALUCIA	Huelva
SENDAS DE ACCESO A LA PLAYA DEL ESPIGÓN	"RESTAURACION DUNAR Y PASARELAS EN LA PLAYA DE EL ESPIGON; T.M. DE Huelva".	ANDALUCIA	Huelva
SENDERO MARÍTIMO EN EL PARQUE URBANO LITORAL DE ISLA CRISTINA	PROYECTO DE SENDERO MARITIMO EN EL PARQUE URBANO LITORAL DE ISLA CRISTINA, 2ª FASE	ANDALUCIA	Huelva
PASARELA DE MADERA EN LA GOLA DE ISLA CRISTINA	PROYECTO DE PASARELA DE MADERA EN LA GOLA DE ISLA CRISTINA	ANDALUCIA	Huelva
SENDERO EN LA MARGEN DERECHA DE LA RÍA PUNTA UMBRÍA	PROYECTO DE RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LA MARGEN DERECHA DE LA RÍA DE PUNTA UMBRÍA. COLINDANTE CON EL CASCO URBANO	ANDALUCIA	Huelva
SENDA EN EL PEÑÓN DEL CUERVO.	RECUPERACION AMBIENTAL DE EL ENTORNO DEL PEÑÓN DEL CUERVO. T.M. DE Málaga	ANDALUCIA	Málaga
PASEO-SENDERO DE CALA DEL MORAL Y EL CANTAL	PASEO-SENDERO Y ACCESO DE CALA DEL MORAL Y EL CANTAL	ANDALUCIA	Málaga
SENDEROS DEL Balcón de Europa a Playa de la Burriana	PROYECTO DE PROLONGACION DE SENDEROS EN EL BALCON DE EUROPA Y BURRIANA	ANDALUCIA	Málaga
SENDA EN LA PLAYA DE ESPASA	MEJORA DEL ENTORNO DE LAS PLAYAS DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARAVIA	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DEL ARENAL DE MORIS	MEJORA DEL ENTORNO DE LAS PLAYAS DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE CARAVIA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE EL TRANQUERU	SENDA DE EL TRANQUERU	ASTURIAS	Asturias
SENDA BAYAS-ARNAO	SENDA BAYAS-ARNAO	ASTURIAS	Asturias
SENDA BAYAS-ARNAO	SENDA COSTERA EN SANTA MARÍA DEL MAR	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A TEMPLO DE LOS OCEANOS	ACCESO PEÑONA ACONDICIONAMIENTO TEMPLO OCEANOS	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DE ARNAO	ACCESOS Y BORDE MARÍTIMO PLAYA DE ARNAO	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LAS DUNAS "EL ESPARTAL"-PLAYA DE SAN JUAN	RECUPERACIÓN AMBIENTAL DE LAS DUNAS "EL ESPARTAL"	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LAS DUNAS "EL ESPARTAL"-PLAYA DE SAN JUAN	REGENERACIÓN MEDIO AMBIENTAL DE LA PLAYA DE SAN JUAN-SALINAS Y MEJORA DE LA ENTRADA AL PUERTO DE AVILES	ASTURIAS	Asturias
SENDA MIXTA SALINAS-SAN JUAN DE NIEVA	SENDA MIXTA SALINAS-SAN JUAN DE NIEVA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A ARNELLES	MEJORA DEL ENTORNO Y ACCESOS A LAS PLAYAS DE ARNELLES Y ORTIGUEIRA. ARNELLES 2	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE CABO SAN AGUSTIN A ARNELLES	MEJORA DEL ENTORNO Y ACCESOS A LAS PLAYAS DE ARNELLES Y ORTIGUEIRA. ARNELLES 1	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE CABO SAN AGUSTIN A ARNELLES	EJECUCIÓN SENDA PEATONAL EN CABO SAN AGUSTIN	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE HUERES-LA ISLA	SENDA DE HUERES-LA ISLA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE A LA PLAYA DE GAIRUA	ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE GAIRUA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE A LA PLAYA DE SILENCIO	ACCESO PLAYAS SILENCIO Y OLEIROS	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE OLEIROS	RESTAURACIÓN DEL ACCESO A LA PLAYA DE OLEIROS	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE OLEIROS	ACCESO PLAYAS SILENCIO Y OLEIROS	ASTURIAS	Asturias



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA DE LA ATALAYA-MIRADOR DE LA GARITA	ACONDICIONAMIENTO DE SENDA DE LA ATALAYA. MIRADOR DE LA GARITA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE ESTAÑO	ACCESOS A LA PLAYA EN LA COSTA ESTE DE GIJÓN. ESTAÑO	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE PEÑARRUBIA	ACCESOS A LA PLAYA EN LA COSTA ESTE DE GIJÓN. PEÑARRUBIA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE ÑORA	ACCESOS A LA PLAYA EN LA COSTA ESTE DE GIJÓN. ÑORA	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE SERÍN	ACCESOS A LA PLAYA EN LA COSTA ESTE DE GIJÓN. SERIN	ASTURIAS	Asturias
SENDERO LITORAL DESDE CERVIGÓN A PEÑARRUBIA	SENDA PEATONAL EN LA PUNTA DE CERVIGÓN	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DE XAGO	RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE XAGO	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA ZONA COSTERA DEL PUERTO Y RÍA DE AVILÉS	RECUPERACIÓN MEDIO AMBIENTAL EN LA ZONA COSTERA DEL PUERTO Y RÍA DE AVILÉS. SENDA	ASTURIAS	Asturias
SENDA LITORAL EN LUANCO	SENDA LITORAL EN LUANCO	ASTURIAS	Asturias
SENDA PEATONAL LUANCO-MONIELLO-BAÑUGUES	SENDA PEATONAL LUANCO-MONIELLO-BAÑUGUES	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE ANDRIN	ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE ANDRIN	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DE POO	ACONDICIONAMIENTO ENTORNO DE LAS PLAYAS CUEVAS DEL MAR (NUEVA), POO (POO), LAS CÁMARAS Y PALOMBINA (CELORIO) EN EL LITORAL CENTRAL DE LLANES. POO	ASTURIAS	Asturias
SENDA LLANES-PLAYA DE LAS CÁMARAS	SENDA LLANES-PLAYA DE LAS CÁMARAS	ASTURIAS	Asturias
SENDA PEATONAL EN TORO	A.T. RED. PROY. SENDA PEATONAL EN TORO	ASTURIAS	Asturias
CAMINO A LA PLAYA CAZONERA	RESTAURACIÓN DEL CAMINO A LA PLAYA CAZONERA	ASTURIAS	Asturias
SENDA COSTERA EN EL LITORAL DE MUROS DEL NALÓN	SENDA COSTERA EN EL LITORAL DE MUROS DEL NALÓN	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE FEJULFE POR EL ESTE	ADECUACIÓN DEL ACCESO ESTE A LA PLAYA DE FREJULFE	ASTURIAS	Asturias
SENDA NAVIA-BARAYO	SENDA NAVIA-BARAYO	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE REGORDERU	SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE REGORDERU	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE ARRA	ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE ARRA	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LAS ZONAS HÚMEDAS EN EL MALECÓN	RECUPERACIÓN Y PROTECCIÓN DE LAS ZONAS HÚMEDAS EN EL MALECÓN	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN PLAYA DE LA VEGA	MEJORA DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE LA VEGA	ASTURIAS	Asturias
SENDA PEATONAL MARGEN IZQUIERDA DE LA RÍA RIBADESELLA	SENDA PEATONAL MARGEN IZQUIERDA DE LA RÍA RIBADESELLA	ASTURIAS	Asturias
PASEO PEATONAL EN PUNTA DEL POZACO	PASEO PEATONAL EN PUNTA DEL POZACO	ASTURIAS	Asturias
SENDA DEL ÁREA DE DESCANSO PLAYA QUEBRANTOS	ACONDICIONAMIENTO DEL ÁREA DE DESCANSO PLAYA QUEBRANTOS	ASTURIAS	Asturias
SENDA ENTRE SOTO DEL BARCO Y SAN JUAN DE NIEVA	SENDA ENTRE SOTO DEL BARCO Y SAN JUAN DE NIEVA	ASTURIAS	Asturias
SENDA TAPIA DE CASARIEGO-VEGADEO	ADECUACIÓN DE ACCESOS Y ENTORNOS DE LAS PLAYAS DEL T.M. PALOMA	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DE CADAVEDO	MEJORA DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE CADAVEDO	ASTURIAS	Asturias
SENDA PEATONAL DE ACCESO A LA PLAYA DE CUEVA	SENDA PEATONAL DE ACCESO A LA PLAYA DE CUEVA	ASTURIAS	Asturias
SENDA LLANES-BUSTIO		ASTURIAS	Asturias
SENDA LLANES-BUSTIO	SENDA LLANES-PENDUELES	ASTURIAS	Asturias
SENDA LLANES-BUSTIO	SENDA BUSTIO-PENDUELES	ASTURIAS	Asturias
SENDA TAPIA DE CASARIEGO-VEGADEO		ASTURIAS	Asturias
SENDA TAPIA DE CASARIEGO-VEGADEO	SENDA TAPIA DE CASARIEGO-VEGADEO	ASTURIAS	Asturias
SENDA TAPIA DE CASARIEGO-VEGADEO	MEJORA DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE PEÑARRONDA	ASTURIAS	Asturias
SENDA VIAVELEZ-TAPIA DE CASARIEGO	SENDA VIAVELEZ-TAPIA DE CASARIEGO	ASTURIAS	Asturias



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA PEATONAL EN LA RÍA DEL EO	SENDA PEATONAL AL BORDE LA RÍA DEL EO Y SU ENLACE CON LOS NUCLEOS DE MIOU Y VEGADEO	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN LA PLAYA DE RODILES	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE RODILES	ASTURIAS	Asturias
SENDA EN PLAYA EL PUNTAL	MEJORA DEL ENTORNO DE VARIAS PLAYAS EN EL T.M. DE VILLAVICIOSA (PLAYA EL PUNTAL)	ASTURIAS	Asturias
SENDA DE ACCESO AL MAR EN SAN TELMO	PROYECTO DE ORDENACION Y MEJORA DE ACCESOS AL MAR EN SAN TELMO	BALEARES	Baleares
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE PORTINAITX	ACCESOS PLAYA DE PORTINAITX	BALEARES	Baleares
SENDA EN PUNTA MARROIG	RECUPERACION MEDIO AMBIENTAL PUNTA MARROIG-PALMANOVA	BALEARES	Baleares
PASARELA DEL TORRENTE DE CANYAMEL	PASARELA TORRENTE CANYAMEL	BALEARES	Baleares
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DEL TORRENT DE PAREIS	MEJORA Y REPARACION DEL ACCESO A LA ZONA DE LA PLAYA DEL TORRENT DE PAREIS	BALEARES	
SENDA EN CALA TUENT	ADECUACION PAISAJISTICA Y ORDENACION DE ACCESOS EN CALA TUENT	BALEARES	
SENDA DE ACCESO AL MAR EN BAHIA AZUL	PROYECTO DE RECUPERACION Y MEJORA DEL ACCESO AL MAR EN BAHIA AZUL	BALEARES	
SENDA DE ACCESO AL MAR EN CALA BLAVA	PROYECTO DE ORDENACION DE ACCESOS AL MAR EN LAS ZONAS DE SON VERI, CALA BLAVA Y BELLAVISTA, TM DE LLUCMAJOR. (MALLORCA).	BALEARES	
SENDA EN ES CARNATGE	RECUPERACION AMBIENTAL DE LA ZONA DE COSTA ES CARNATGE EN PALMA DE MALLORCA	BALEARES	
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE CAVALLERIA	CONSTRUCCION DE UNA ESCALERA DE ACCESO A LA PLAYA DE CARVALLERIA	BALEARES	
SENDA EN LA ZONA DUNAR DE SANTO TOMAS Y SAN ADEODATO	ORDENACION DE LA ZONA DUNAR COSTERA DE SANTO TOMAS Y SAN ADEODATO	BALEARES	
SENDA DE ACCESO A CALA MITJANA	PROYECTO DE ORDENACION DE ACCESOS A CALA MITJANA	BALEARES	
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE BINIDALI	ACCESO A LA PLAYA DE BINIDALI	BALEARES	
SENDA DEL ITINERARIO "SALICORNIAR" EN EL PARQUE NATURAL DE S'ALBUFERA DES GRAU	OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DEL ITINERARIO ""SALICORNIAR"" EN EL PARQUE NATURAL DE S'ALBUFERA DES GRAU (MENORCA)"	BALEARES	
SENDA EN EL TORRENTE ALGENDAR A SU DESEMBOCADURA EN CALA GALDANA	ORDENACION DEL TORRENTE ALGENDAR A SU DESEMBOCADURA EN CALA GALDANA	BALEARES	
SENDA DE ACCESO A PUNTA LAS ARENAS	ACCESO A PUNTA LAS ARENAS	CANARIAS	Las Palmas
SENDA EN LA PLAYA DE LA LAJA	RECUPERACION DEL BORDE LITORAL EN LA ZONA DE LA PLAYA DE LA LAJA (1º FASE)	CANARIAS	Las Palmas
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE LA CANTERIA	ACONDICIONAMIENTO DEL LITORAL DEL MUNICIPIO DE HARIA (LANZAROTE) PARA USO RECREATIVO	CANARIAS	Las Palmas
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE LA CALETA	ACONDICIONAMIENTO DEL LITORAL DEL MUNICIPIO DE HARIA (LANZAROTE) PARA USO RECREATIVO	CANARIAS	Las Palmas
PASEO ENTRE LOS POCILLOS Y EL CABLE	ADECUACION Y RESTITUCION MEDIO AMBIENTAL EN EL TRAMO DE COSTA COMPRENDIDO ENTRE PUNTA LIMA Y EL EXTREMO OESTE DE LA PLAYA DE LOS POCILLOS	CANARIAS	Las Palmas
SENDA EN LA CALETA DE HERMIGUA	REPARACION DE LA PLAYA CALETA DE HERMIGUA	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDAS EN CHARCO VERDE	PROYECTO ACONDICIONAMIENTO DE ACCESOS EN LA PLAYA DE CHARCO VERDE, T.M. DE LOS LLANOS DE ARIDANE (ISLA DE LA PALMA)	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
CAMINO LITORAL EN EL CAMPO DE GOLF DE BUENAVISTA	ACONDICIONAMIENTO CAMINO LITORAL GOLF DE BUENAVISTA	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDA EN PUNTA DEL TENO	ACONDICIONAMIENTO ACCESO PUNTA DE TENO	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDA ENTRE LAS PLAYAS DE EL FRAILE Y LAS ARENAS		CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDA ENTRE LAS PLAYAS DE EL FRAILE Y LAS ARENAS	ORDENACION Y MEJORA AMBIENTAL DEL BORDE LITORAL ENTRE LAS PLAYAS DE EL FRAILE Y LAS ARENAS	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDAS EN LOS CHARCOS DEL CALETON	ACONDICIONAMIENTO Y ACCESO A LOS CHARCOS DEL CALETON	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife
SENDA DE ACCESO AL CHARCO DE LA LAJA	ACONDICIONAMIENTO ACCESO AL CHARCO DE LA LAJA	CANARIAS	Sta. Cruz de Tenerife



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA ENTRE NUEVO HORIZONTE Y EL CASTILLO DE CALETA DE FUSTE	ACONDICIONAMIENTO DEL BORDE LITORAL NUEVO HORIZONTE-EL CASTILLO	CANARIAS	
SENDA EN EL FUERTE DEL RASTRILLAR	MEJORA AMBIENTAL DEL ENTORNO DEL PUENTE DEL RASTRILLAR	CANTABRIA	
SENDA EN LA PLAYA DE CUCHIA	RECUPERACIÓN AMBIENTAL EN EL ENTORNO DE LA PLAYA DE CUCHIA	CANTABRIA	
	ACTUACIÓN EN LA PLAYA DE SOMOCUEVAS	CANTABRIA	
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE CERRIAS	ACCESOS A LA PLAYA DE CERRIAS	CANTABRIA	
SENDA EN LA PLAYA DE EL BAO	CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS A LA PLAYA DE EL BAO	CANTABRIA	
SENDA EN LA PLAYA-RÍA DE GALIZANO	ACONDICIONAMIENTO Y ORDENACIÓN DEL SISTEMA PLAYA-RÍA DE GALIZANO	CANTABRIA	
SENDAS EN LAS DUNAS DE SOMO	ORDENACIÓN DE ACCESOS EN ZONA DE DUNAS DEL PUNTAL DE SOMO	CANTABRIA	
SENDA PEATONAL EN PLAYA DE LOREDO	PROYECTO DE ACCESO A LA PLAYA DE LOREDO Y SENDA PEATONAL	CANTABRIA	
SENDAS DE ACCESO A LAS PLAYAS DE LANGRE	ACONDICIONAMIENTO ACCESO PLAYA LANGRE	CANTABRIA	
SENDAS Y PASEO MARÍTIMO EN SAN JUAN DE LA CANAL	PASEO MARÍTIMO EN SAN JUAN DE LA CANAL	CANTABRIA	
SENDA PEATONAL ENTRE LOS MOLINUCOS Y CABO MAYOR		CANTABRIA	
SENDA PEATONAL ENTRE LOS MOLINUCOS Y CABO MAYOR	PASEO MARÍTIMO EN MATALEÑAS Y SENDA PEATONAL ENTRE LOS MOLINUCOS Y CABO MAYOR	CANTABRIA	
SENDA PEATONAL ENTRE LOS MOLINUCOS Y CABO MAYOR	A.T. PARA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE MEJORA DE LA SENDA DE MATALEÑAS A MOLINUCOS	CANTABRIA	
SENDA EN LA PLAYA DE SANTA JUSTA	MEJORA DEL ENTORNO NATURAL DE LA PLAYA DE SANTA JUSTA (URBIAICO)	CANTABRIA	
SENDA EN LA PLAYA DE BERRIA	ORDENACIÓN DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE BERRIA	CANTABRIA	
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE BARNEJO-BERELLIN	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA ACCESOS PLAYA BARNEJO O BERELLIN	CANTABRIA	
SENDA EN LA RÍA DE SOLIA	MEJORA AMBIENTAL DE LA RÍA DE SOLIA	CANTABRIA	
SENDAS EN LAS MARISMAS DEL JOYEL	RECUPERACIÓN Y RESTAURACIÓN DE LAS MARISMAS DEL JOYEL. RESERVA NATURAL DE LAS MARISMAS DE SANTOÑA Y NOJA	CANTABRIA	
SENDA PEATONAL DE PREMIA MAR	ADECUACIÓN SENDA PEATONAL PREMIA MAR	CATALUÑA	Barcelona
SENDA COSTERA DE SANT GERVASI	PROYECTO EJECUTIVO DE MEJORA DE LA SENDA COSTERA DE SANT GERVASI. T.M. DE VILANOVA Y LA GELTRÚ (BARCELONA)	CATALUÑA	Barcelona
CAMINO DE RONDA ENTRE LA PLAYA DE SAN POL Y EL PUERTO DE SAN FELIU DE GUIXOLS	CAMINO DE RONDA ENTRE LA PLAYA DE SAN POL Y EL PUERTO DE SAN FELIU DE GUIXOLS	CATALUÑA	Girona
CAMINO DE RONDA DE S'AGARO	CAMINO DE RONDA DE S'AGARO	CATALUÑA	Girona
CAMINO DE RONDA CALELLA A LLANFRANC	REMODELACION DEL CAMINO DE RONDA CALELLA A LLANFRANC	CATALUÑA	Girona
CAMINO DE RONDA DE LA PLAYA DE L' ILLA ROJA A LA PLAYA DE SA RIERA	CAMINO DE RONDA DE LA PLAYA DE L' ILLA ROJA A LA PLAYA DE SA RIERA	CATALUÑA	Girona
RED DE ITINERARIOS DEL TER VELL Y LA PLETERA	RED DE ITINERARIOS DEL TER VELL Y LA PLETERA EN L'ESTARTIT, T.M. DE TORROELLA DE MONTGRÍ (Girona)	CATALUÑA	Girona
CAMINO DE RONDA DE ROSAS	CAMINO DE RONDA DE ROSAS	CATALUÑA	Girona
CAMINO DE RONDA EN LLANSA	CONSTRUCCION DEL CAMINO DE RONDA EN LLANSA; T.M. DE LLANÇA (Girona)	CATALUÑA	Girona
SENDEROS EN LA PLAYA DEL TRABUCADOR	ADECUACIÓN AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICA EN LAS OBRAS DE ACCESOS Y ÁREAS DE SERVICIO EN LA PLAYA DEL TRABUCADOR	CATALUÑA	Tarragona



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
PASEO FLUVIAL EN AMPOSTA	PASEO FLUVIAL EN AMPOSTA ENTRE LOS MOJONES M-111 Y M-96 (FASE I)	CATALUÑA	Tarragona
PASEO FLUVIAL EN EL NUCLEO URBANO DE DELTEBRE	PASEO FLUVIAL EN EL NUCLEO URBANO DE DELTEBRE (FASE I)	CATALUÑA	Tarragona
SENDERO EN LAS MÁRGENES DEL RÍO EBRO, EN EL PARAJE "LES MARES DE DEU"	PROYECTO DE PROTECCIÓN DE MÁRGENES DEL RÍO EBRO EN EL PARAJE "LES MARES DE DEU" T.M. DE DELTREBE (Tarragona)	CATALUÑA	Tarragona
SENDERS EN EL COMPLEJO DUNAR DE LA PLAYA DE RIOMAR	ESTABILIZACION Y ACCESOS DUNAS PLAYA RIOMAR	CATALUÑA	Tarragona
SENDERS PEATONALES EN LA LAGUNA DE "LES OLLES" Y EL BARRANCO DE "SANT PERE"	PROYECTO DE ACTUACIONES DE MEJORA EN LA LAGUNA DE "LES OLLES" Y EL BARRANCO DE "SANT PERE"	CATALUÑA	Tarragona
CAMINO ENTRE PLAYA LARGA Y EL ROC DE SANT CAIETA	CAMINO ENTRE PLAYA LARGA Y EL ROC DE SANT CAIETA	CATALUÑA	Tarragona
SENDA EN LAS PLAYAS DE VALCOBO	RECUPERACION DEL BORDE LITORAL DE LAS PLAYAS DE VALCOBO	GALICIA	A Coruña
SENDA PEATONAL DESDE LA PLAYA DE LA SALSA A LA PLAYA DE SABON	RECUPERACION DE LA SERVIDUMBRE DE TRANSITO Y SENDA PEATONAL DESDE LA PLAYA DE LA SALSA A LA PLAYA DE SABON	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE CARRAGUEIROS	RECUPERACION AMBIENTAL SISTEMA DUNAR PLAYA CARRAGUEIROS	GALICIA	A Coruña
SENDA ENTRE CAMARIÑAS Y CAMELLE	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA SENDA LITORAL ENTRE CAMARIÑAS Y CAMELLE; T.M. DE CAMARIÑAS (A Coruña)	GALICIA	A Coruña
SENDAS DE ACCESO A LA PLAYA DE FIGUEIRAS	ACCESOS A LA PLAYA DE FIGUEIRAS	GALICIA	A Coruña
SENDA CONEXIÓN PISCIFACTORIA-SUSIÑOS		GALICIA	A Coruña
SENDA CONEXIÓN PISCIFACTORIA-SUSIÑOS	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. CONEXIÓN ARDELEIRO-SUSIÑOS	GALICIA	A Coruña
SENDA CONEXIÓN PISCIFACTORIA-SUSIÑOS	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. CONEXIÓN ARDELEIRO-SIMPROM	GALICIA	A Coruña
SENDA CONEXIÓN PISCIFACTORIA-SUSIÑOS	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. CONEXIÓN PISCIFACTORIA-SIMPROM	GALICIA	A Coruña
SENDA EN A RAÑA	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. A RAÑA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN BOCA DORIO	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. BOCA DORIO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN CALDEBARCOS		GALICIA	A Coruña
SENDA EN CARROFETO	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. CARROFETO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LARIÑO		GALICIA	A Coruña
SENDA EN QUENXE	REHABILITACION DEL BORDE LITORAL DE LA PLAYA DE QUENXE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN QUENXE	ACCESO A QUENXE	GALICIA	A Coruña
SENDA DESDE SAN ROQUE DE AFUERA (LOS ROSALES) HASTA O PORTIÑO		GALICIA	A Coruña
SENDA DESDE SAN ROQUE DE AFUERA (LOS ROSALES) HASTA O PORTIÑO	ADECUACION Y MEJORA DEL BORDE LITORAL DESDE SAN ROQUE DE AFUERA (LOS ROSALES) HASTA BENS Y ACCESOS A LA COSTA. TRAMO SAN ROQUE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE BENS		GALICIA	A Coruña
SENDA EN O REGUEIRO		GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE DONIÑOS		GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE DONIÑOS	ORDENACION Y DEFENSA DEL MEDIO NATURAL EN LA PLAYA DE DONIÑOS. VARIANTE A	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE DONIÑOS	ACCESIBILIDAD A DIVERSAS PLAYAS DE LA PROVINCIA DE A Coruña. ZONA NORTE. PLAYA DE DONIÑOS	GALICIA	A Coruña
SENDA EN ARNELA	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. ARNELA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE LANGOSTEIRA	PROTECCION AMBIENTAL DEL ENTORNO DEL SITEMA DUNAR DE LA PLAYA DE LANGOSTEIRA	GALICIA	A Coruña



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA EN LA PLAYA DE MAR DE FORA	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE MAR DE FORA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN MIXIRICA	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. MIXIRICA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN PLAYA DE CALBOA	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. PLAYA DE CALBOA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN TALON	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. TALON	GALICIA	A Coruña
SENDA EN FURNA DA ESPUMA	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. FURNA DA ESPUMA	GALICIA	A Coruña
SENDERO PEATONAL EN FRANJA DEL LITORAL DE LA PLAYA DE LAXE	SENDERO PEATONAL EN FRANJA DEL LITORAL DE LA PLAYA DE LAXE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE ESTEIRO-SEIRUGA	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE ESTEIRO-SEIRUGA	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE BARES	ACCESO A LA PLAYA DE BARES	GALICIA	A Coruña
SENDA DESDE EL PUERTO DE O BARQUEIRO HASTA EL LIMITE DE LA PROVINCIA DE A CORUÑA	RECUPERACION DE LA SERVIDUMBRE DE TRANSITO DESDE EL PUERTO DE O BARQUEIRO HASTA EL LIMITE DE LA PROVINCIA DE A Coruña	GALICIA	A Coruña
PASEO EN LA PLAYA PEQUEÑA DE MIÑO	ACCESOS A LA PLAYA PEQUEÑA DE MIÑO	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LAS PLAYAS DE MARIN Y PERBES	ACCESOS A LA PLAYA DE MARIN Y PERBES	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE LA ALAMEDA	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A LA PLAYA DE LA ALAMEDA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA GRANDE DE MIÑO	ACCESIBILIDAD A DIVERSAS PLAYAS DE LA PROVINCIA DE A Coruña. ZONA NORTE. PLAYA GRANDE DE MIÑO	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE BESTARRUZA	REHABILITACION AMBIENTAL DEL BORDE MARITIMO DEL ACCESO A LA PLAYA DE BESTARRUZA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA ENSENADA DE BAÑO		GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE VENTIN	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE VENTIN	GALICIA	A Coruña
SENDA EN ENSENADA DO BOAL	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. ENSENADA DO BOAL	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE ESPÍNEIRIDO	ACCESIBILIDAD A DIVERSAS PLAYAS DE LA PROVINCIA DE A Coruña. ZONA SUR. PLAYA DE ESPÍNEIRIDO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LOURIDO	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. LOURIDO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LOURIDO	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. LOURIDO 2	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LOURIDO	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. LOURIDO 1	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA RIBERA DE JUBIA	RECUPERACION Y TRATAMIENTO AMBIENTAL DE LA FACHADA Y BORDE DE JUBIA 2º FASE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA RIBERA DE JUBIA	AVANCE: RECUPERACION AMBIENTAL DE LA RIBERA DE NARON Y RESTAURACION DEL COMPLEJO MARITIMO, TERRESTRE Y FLUVIAL	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA RIBERA DE NEDA EN LA RIA DE FERROL	ACONDICIONAMIENTO AMBIENTAL DE LA RIBERA DE NEDA EN LA RIA DE FERROL	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA RIBERA DE NEDA EN LA RIA DE FERROL	ACONDICIONAMIENTO AMBIENTAL DE LA RIBERA DE NEDA, 1º FASE	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE CANABAL	ACCESO A LA PLAYA DE CANABAL	GALICIA	A Coruña
SENDA DE LA ISLA DE SANTA CRUZ	PROYECTO DE ACCESO PEATONAL, RECUPERACION Y ACONDICIONAMIENTO DE LAS SENDAS DE BORDE D E LA ISLA DE SANTA CRUZ	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE SAN ANTONIO DE ESPASANTE	ACONDICIONAMIENTO DE LA PLAYA DE SAN ANTONIO DE ESPASANTE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE MOROUZOS	REGENERACION AMBIENTAL ENTORNO PLAYA DE MOROUZOS	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE BROÑA	RECUPERACION AMBIENTAL DEL ENTORNO DE LA PLAYA DE BROÑA	GALICIA	A Coruña



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE AGUIEIRA	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A LAS PLAYAS DE LA AGUIEIRA Y CAVEIRO. AGUIEIRA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE BASOÑAS	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE BASOÑAS	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE BASOÑAS	ACTUACIONES DERIVADAS DE LA CATASTROFE DEL PRESTIGE. BASOÑAS	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA RIBERA DE PONTE NAFONSO	RECUPERACION AMBIENTAL DE LA RIBERA DE PONTE NAFONSO	GALICIA	A Coruña
SENDA LITORAL DO FREIXO	RECUPERACION DEL BORDE LITORAL DO FREIXO.	GALICIA	A Coruña
SENDA LITORAL DO FREIXO	RECUPERACION DEL BORDE LITORAL DO FREIXO. TRAMO 1	GALICIA	A Coruña
SENDA LITORAL DO FREIXO	RECUPERACION DEL BORDE LITORAL DO FREIXO. TRAMO 2	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA CONFLUENCIA DE LOS RIOS SAR Y ULLA		GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA CONFLUENCIA DE LOS RIOS SAR Y ULLA	RECUPERACION AMBIENTAL EN LA CONFLUENCIA DE LOS RIOS SAR Y ULLA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA CONFLUENCIA DE LOS RIOS SAR Y ULLA	ADECUACION Y MEJORA DE ACCESIBILIDAD A NUEVA ZONA DE ESPARCIMIENTO Y RECUPERACION AMBIENTAL EN LA CONFLUENCIA DE LOS RIOS SAR Y	GALICIA	A Coruña
SENDA ENTRE PUNTA MOSQUETON Y PUNTA DE CABIO	RECUPERACION Y MEJORA DEL ENTORNO DEL BORDE MARITIMO COMPRENDIDO ENTRE PUNTA MOSQUETON Y PUNTA DE CABIO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE ERMIDA	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE ERMIDA	GALICIA	A Coruña
PASEO MARITIMO EN PUENTEDEUME HASTA ESTEIRO	REHABILITACION AMBIENTAL DEL LITORAL DE ESTEIRO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE ESPINEIRIDO	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE ESPINEIRIDO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE XUÑO	RESTAURACION AMBIENTAL DE LA PLAYA DE XUÑO	GALICIA	A Coruña
PASEO MARITIMO DE TANXIL	ACCESIBILIDAD A DIVERSAS PLAYAS DE LA PROVINCIA DE A Coruña. ZONA SUR. PLAYA DE TANXIL	GALICIA	A Coruña
PASEO MARITIMO DE COROSO	ACCESIBILIDAD A DIVERSAS PLAYAS DE LA PROVINCIA DE A Coruña. ZONA SUR. PLAYA DE COROSO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LAS PLAYAS DE PEÑISQUEIRA, CELEIRANS Y COVASA	RESTAURACION AMBIENTAL DE LAS PLAYAS DE PEÑISQUEIRA, CELEIRANS Y COVASA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE A FROUXEIRA		GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE A FROUXEIRA	RESTAURACION DEL ENTORNO DUNAR Y DOTACION DE SERVICIOS EN LAS PLAYAS DE A FROUXEIRA, MEIRAS Y LOS BOTES. A FROUXEIRA	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE BALEO	REGENERACION AMBIENTAL DE LAS PLAYAS DE PANTIN, BALEO Y MEIRA. BALEO	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE MEIRAS	RESTAURACION DEL ENTORNO DUNAR Y DOTACION DE SERVICIOS EN LAS PLAYAS DE A FROUXEIRA, MEIRAS Y LOS BOTES. MEIRAS ESTE	GALICIA	A Coruña
SENDA EN LA PLAYA DE PANTIN	REGENERACION AMBIENTAL DE LAS PLAYAS DE PANTIN, BALEO Y MEIRA. PANTIN	GALICIA	A Coruña
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE ESTEIRO DESDE LOIBA	MEJORA DE LA ACCESIBILIDAD A LA PLAYA DE ESTEIRO	GALICIA	A Coruña
SENDA DE LONGARA A SAN BARTOLO		GALICIA	Lugo
SENDA DE LONGARA A SAN BARTOLO	SENDA LITORAL EN LOS ACANTILADOS DE SAN BARTOLO	GALICIA	Lugo
SENDA DE LONGARA A SAN BARTOLO	SENDA LITORAL EN LOS ACANTILADOS DE SAN BARTOLO (FASE II). T.M. BARREIROS (Lugo)	GALICIA	Lugo
SENDA DE LONGARA A SAN BARTOLO	RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL BORDE LITORAL DE LAS PLAYAS DE BENQUERENCIA-LONGARA	GALICIA	Lugo
SENDA DE LONGARA A SAN BARTOLO	RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LAS PLAYAS DE BENQUERENCIA-LONGARA (FASE II)	GALICIA	Lugo
SENDERO PEATONAL DE "O CANTIÑO"		GALICIA	Lugo



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDERO PEATONAL DE "O CANTIÑO"	"SENDERO PEATONAL Y RECUPERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE 'O CANTIÑO' "	GALICIA	Lugo
SENDERO PEATONAL DE "O CANTIÑO"	"SENDERO PEATONAL Y RECUPERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE 'O CANTIÑO' FASE II"	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE RUETA	ACONDICIONAMIENTO Y MEJORA DEL ACCESO Y ENTORNO DE LA PLAYA DE RUETA	GALICIA	Lugo
SENDAS EN EL ENTORNO DEL FARO DE SAN CIBRAO	MEJORA DEL ENTORNO DEL FARO DE SAN CIBRAO	GALICIA	Lugo
PASEO DE LA PLAYA DE RAPADOIRA A LA PLAYA DE LLAS	RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL Y CONSERVACIÓN MEDIO AMBIENTAL DE LA PLAYA DE LLAS Y SU ENTORNO	GALICIA	Lugo
PASEO MARÍTIMO DE CANGAS-PUNTA DE OS CASTROS	ÁREA RECREATIVA EN CANGAS DE FOZ	GALICIA	Lugo
PASEO MARÍTIMO DE CANGAS-PUNTA DE OS CASTROS	MIRADOR EN CANGAS DE FOZ	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE GALIÑAS	A.T. PARA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE RECUPERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ENTORNO Y ACCESO A LAS PLAYAS DE PEIZAS Y GALIÑAS. GALIÑAS	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE PEIZAS	A.T. PARA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE RECUPERACIÓN MEDIOAMBIENTAL DEL ENTORNO Y ACCESO A LAS PLAYAS DE PEIZAS Y GALIÑAS. GALIÑAS	GALICIA	Lugo
SENDA EN BORDE COSTERO DE RINLO	RECUPERACIÓN MEDIO AMBIENTAL Y ETNOGRÁFICA DEL BORDE COSTERO DE RINLO	GALICIA	Lugo
SENDA ENTRE LAS PLAYAS DE LAS CATEDRALES Y DE REYNANTE	ACTUACIÓN Y RECUPERACIÓN MEDIOAMBIENTAL ENTRE LAS PLAYAS DE LAS CATEDRALES Y DE REYNANTE	GALICIA	Lugo
SENDA EN OS CASTROS-XUNCOS	RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LAS PLAYAS DE ROCAS BLANCAS Y CABALAR. OS CASTROS-XUNCOS	GALICIA	Lugo
SENDA EN ROCAS BLANCAS	RECUPERACIÓN DEL BORDE LITORAL DE LAS PLAYAS DE ROCAS BLANCAS Y CABALAR. ROCAS BLANCAS	GALICIA	Lugo
SENDAS EN EL PARQUE ETNOGRÁFICO DE CARGADERO	PARQUE ETNOGRÁFICO DE LAS RUINAS DE CARGADERO	GALICIA	Lugo
PASEO PEATONAL EN LA PLAYA DO CASTELOS	MEJORA ACCESOS PLAYAS TM DE VICEDO	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE AREALONGA	PROYECTO DE MEJORA DEL ACCESO A LA PLAYA DE AREALONGA	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE VICEDO VELLO	MEJORA ACCESOS PLAYAS TM DE VICEDO	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DO CASTRO O VIDRIERO		GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DO CASTRO O VIDRIERO	RESTITUCIÓN DE PASEO MARÍTIMO EN ZONA ACANTILADA SOBRE LA PLAYA DO CASTRO O VIDRIERO	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DO CASTRO O VIDRIERO	MEJORA ACCESOS PLAYAS TM DE VICEDO	GALICIA	Lugo
SENDAS EN LAS DUNAS DE LA PLAYA DE ABRELA	DEFENSA DE LAS DUNAS DE LA PLAYA DE LA ABRELA	GALICIA	Lugo
SENDA EN LAS MARISMAS DEL LANDRO	RECUPERACIÓN DE LAS MARISMAS DEL LANDRO (1ª FASE)	GALICIA	Lugo
SENDAS EN EL ENTORNO DE A INSUA	REHABILITACIÓN DEL ENTORNO DE A INSUA Y CONEXIÓN PEATONAL CON EL PASEO MARÍTIMO DE COVAS A SACIDO	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE PORTOCELO	ACCESO PEATONAL EN LA PLAYA DE PORTOCELO (L.	GALICIA	Lugo
SENDA DE ACCESO A LA PLAYA DE PASADA	MEJORA DE LOS ACCESOS A LAS PLAYAS DE BARREIROS	GALICIA	Lugo



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
SENDA EN LA PLAYA DE LADEIRA	ACONDICIONAMIENTO DE LA PLAYA DE LADEIRA	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN MOLINO DE LA SECA	ACONDICIONAMIENTO ENTORNO MOLINO DE LA SECA	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA PLAYA DE LIMENS	CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS PARA MINUSVÁLIDOS EN PLAYAS DE LA PROVINCIA DE Pontevedra (1ª FASE). PLAYA DE LIMENS	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA PLAYA DE MELIDE	REGENERACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE LA PLAYA DE MELIDE	GALICIA	Pontevedra
SENDA DE A LANZADA	ACONDICIONAMIENTO DE A LANZADA	GALICIA	Pontevedra
ACCESOS A MOGOR	ACONDICIONAMIENTO ACCESO PLAYA DE MOGOR	GALICIA	Pontevedra
ACCESOS A PLAYA DE AGUETE	ACONDICIONAMIENTO ACCESOS PLAYA DE AGUETE Y LOIRA	GALICIA	Pontevedra
ACCESO A PLAYA DE LOIRA	ACONDICIONAMIENTO ACCESOS PLAYA DE AGUETE Y LOIRA	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA JUNQUERA DE ALBA	ACONDICIONAMIENTO DE LA JUNQUERA DE ALBA	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA PLAYA DE AREAS	CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS PARA MINUSVÁLIDOS EN PLAYAS DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA (1ª FASE). PLAYA DE AREAS	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA PLAYA DE BALTAR	RESTAURACIÓN DEL SISTEMA DUNAR DE LA PLAYA DE BALTAR	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA PLAYA DE MONTALVO	CONSTRUCCIÓN DE ACCESOS PARA MINUSVÁLIDOS EN PLAYAS DE LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA (1ª FASE). PLAYA DE MONTALVO	GALICIA	Pontevedra
ACCESO A LA PLAYA DE PRAGUEIRA	ACONDICIONAMIENTO ACCESOS PLAYAS GRANJA, PAJARIÑAS, PRAGUEIRA	GALICIA	Pontevedra
ACCESO A LA PLAYA DE PAJARIÑAS	ACONDICIONAMIENTO ACCESOS PLAYAS GRANJA, PAJARIÑAS, PRAGUEIRA	GALICIA	Pontevedra
ACCESO A LA PLAYA DE A GRANXA	ACONDICIONAMIENTO ACCESOS PLAYAS GRANJA, PAJARIÑAS, PRAGUEIRA	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN LA JUNQUERA DEL LAGARES	ACONDICIONAMIENTO DE LA JUNQUERA DEL LAGARES	GALICIA	Pontevedra
SENDA ENTRE LAS PLAYAS DE TERRÓN Y CASTELETE	ACONDICIONAMIENTO DEL ENTORNO DE LAS PLAYAS DE TERRÓN Y CASTELETE (FASE 1)	GALICIA	Pontevedra
PASEO EN LA ZONA DE ESTEIRO	ACONDICIONAMIENTO DE LA ZONA DE ESTEIRO	GALICIA	Pontevedra
SENDA EN SAN GINES-ISLA	PROYECTO DE SENDA Y ACONDICIONAMIENTO DEL FRENTE MARITIMO EN SAN GINES-ISLA PLANA	Murcia	Murcia
SENDERO EN EL BORDE LITORAL DE CABO DE PALOS	ACONDICIONAMIENTO DEL BORDE LITORAL DE CABO DE PALOS. T.M. CARTAGENA (Murcia)	Murcia	Murcia
PASEO MARÍTIMO ENTRE EL MOLINO DE QUINTÍN Y EL MOLINO DE LA CALCETERA	REHABILITACIÓN AMBIENTAL DE LA ZONA DE BAÑO COMPRENDIDA ENTRE EL MOLINO DE LA CALCETERA. SAN PEDRO DEL PINATAR.	Murcia	Murcia
PASEO DE RIBERA EN LA RIA DE ALTERRI	REPOSICIÓN DE MURO DE RIBERA EN LA RÍA DE ALTERRI	PAIS VASCO	Guipúzcoa
ACCESO A LA PLAYA DE ORRUAGA	NUEVO ACCESO A LA PLAYA DE ORRUAGA	PAIS VASCO	Guipúzcoa
BANDA PEATONAL EN GETARIA	CONSTRUCCIÓN DE LA BANDA PEATONAL ENTRE ZARAUTZ Y GETARIA (2ª FASE)	PAIS VASCO	Guipúzcoa
CAMINO EN ESPIGÓN DE HONDARRIBIA	REGENERACIÓN DEL ESPIGÓN DE HONDARRIBIA	PAIS VASCO	Guipúzcoa
ACCESO A LA PLAYA DE BURUMENDI	NUEVO ACCESO PLAYA DE BURUMENDI	PAIS VASCO	Guipúzcoa
SENDA EN LA PLAYA DE MUTRIKU	ESTABILIZACIÓN LADERA PLAYA DE MUTRIKU	PAIS VASCO	Guipúzcoa
CONEXIÓN PEATONAL EN EL BORDE DE LA RÍA DE ORIO ENTRE ANIBARKO-PORTUA Y ORTZAIIKA	CONEXIÓN PEATONAL EN EL BORDE DE LA RÍA DE ORIO ENTRE ANIBARKO-PORTUA Y ORTZAIIKA	PAIS VASCO	Guipúzcoa



NOMBRE DEL CAMINO LITORAL	OBRA Y O PROYECTO VINCULADO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	PROVINCIA
CONEXIÓN PEATONAL EN EL BORDE DE LA RÍA DE ORIO ENTRE ANIBARKO-PORTUA Y ORTZAIKA	REACONDICIONAMIENTO DEL BORDE DE RÍA DEL ORIA EN ANIBARKO-PORTUA	PAIS VASCO	Guipúzcoa
PASEO MARÍTIMO EN LA MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO ORIA EN ORIO	PASEO MARÍTIMO EN LA MARGEN IZQUIERDA DEL RÍO ORIA EN ORIO	PAIS VASCO	Guipúzcoa
BANDA PEATONAL EN ZARAUTZ	BANDA PEATONAL ENTRE ZARAUTZ Y GETARIA (1ª FASE)	PAIS VASCO	Guipúzcoa
SENDA EN LA ZONA ESTE DE LA PLAYA DE ZARUTZ	ESTABILIZACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE LA ZONA ESTE EN LA PLAYA DE ZARAUTZ	PAIS VASCO	Guipúzcoa
ACONDICIONAMIENTO DEL ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE SANTIAGO	ACONDICIONAMIENTO DEL ACCESO PEATONAL A LA PLAYA DE SANTIAGO	PAIS VASCO	Guipúzcoa
SENDAS EN EL SISTEMA ECOSISTEMA DUNAR DE GUARDAMAR DEL SEGURA	PROYECTO DE RESTAURACIÓN DEL ECOSISTEMA DUNAR DE GUARDAMAR DEL SEGURA. TRAMO: MUELLE DE LA MATA PLAYA DEL MOCAYO. GUARDAMAR (Alicante)	VALENCIA	Alicante
SENDERO DE LA ANTÍGUA CANTERA DEL PENYAL D'IFACH	RESTAURACIÓN E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA DEL IMPACTO AMBIENTAL DE LA ANTÍGUA CANTERA DEL PENYAL D'IFACH	VALENCIA	Alicante
SENDERO EN EL BORDE LITORAL DE BENISSA: BASSETES-FUSTERA-PINETS	PROYECTO DE RECUPERACIÓN AMBIENTAL DEL BORDE LITORAL DE BENISSA. (Alicante). 1ª FASE: BASSETES-FUSTERA-PINETS	VALENCIA	Alicante
SENDERO EN LA PLATJA DELS TERRERS	ADECUACIÓN Y RESTAURACIÓN AMBIENTAL DE LA "PLATJA DELS TERRERS". T.M.DE BENICASSIM, CASTELLÓN	VALENCIA	Castellón
CAMINO DE RIBERA EN OROPESA	CAMINO DE RIBERA EN OROPESA	VALENCIA	Castellón
PASEO MARÍTIMO PLAYAS NORTE VINAROS	ACONDICIONAMIENTO DE LA ZONA DE TRANSICION ENTRE EL Pº Mº Y LA PLAYA NORTE	VALENCIA	Castellón

Tabla 14. Listado Senderos Litorales.

Fuente: [www.juntadeandalucia.es](http://www.juntadeandalucia.es)

En cualquier caso, del listado anterior se desprende que aunque han sido catalogados como Sendas Litorales, habría que valorar si todos ellos corresponden exactamente a aquellos senderos peatonales, que en algún caso, se encuentran señalizados y acondicionados para uso turístico.

Al igual que ocurre con muchos de los catalogados en este inventario, si se analizan las actuaciones/proyectos finalizados que figuran en la página web del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, y que según se expone en esta fuente, han sido actualizados según de qué zona se trate en diferentes momentos (hasta septiembre 2009, Baleares a septiembre 2010, Barcelona). En su mayor parte se refieren a mejoras de accesos, actuaciones realizadas tras catástrofes, acondicionamiento de paseos marítimos, etc., pero muchas de ellas se observa que no encajan con el objeto de este estudio.

Ya se ha apuntado en la Introducción que se ha detectado una falta de información general sobre esta tipología de itinerarios. Por ello, ha sido necesario acudir a las Administraciones Autonómicas costeras y tratar de contactar con cada una de ellas individualmente. Existe un gran desconcierto en cuanto a las competencias y responsabilidades de las zonas costeras, el concepto "Camino/Senda Litoral" en



algunas de las Administraciones Autonómicas no lo contemplan y, cuando sí se tienen en cuenta, se observa que pueden disponer de más de un inventario (donde se recogen los diferentes itinerarios señalizados: GR, PR, SL, Caminos Litorales, Caminos de Ronda, etc.), según la Administración (Autonómica, Comarcal, Local), puesto que no tienen asignadas las mismas competencias en todos los territorios.

Por ello, se plantea que existe cierta dificultad para disponer de un inventario sobre los Caminos y/o Sendas Litorales acondicionados/señalizados con un uso turístico puesto que es necesario un trabajo exhaustivo de recogida de información a todos los niveles, estatal, autonómico y local, y sobre todo, el establecimiento de unos mismos criterios de identificación de este tipo de recorridos.

### **5.6.3. Planes Estratégicos. Instrumentos de ordenación territorial del litoral**

Si bien la conservación de la integridad del dominio público y el asegurar su uso público y sus valores paisajísticos son títulos legitimadores de la intervención del Estado, en ello también se ven involucradas otras funciones públicas que se interrelacionan entre sí, como son la ordenación del territorio o el urbanismo atribuidas a las Comunidades Autónomas. Actualmente todas las Comunidades Autónomas costeras han elaborado planes de ordenación territorial del litoral con el objeto de establecer criterios, principios y normas generales para la ordenación de los usos de que es susceptible la franja litoral dichas zonas. En algunos de estos planes de ordenación se contemplan la realización de actuaciones de acondicionamiento y señalización de sendas costeras para uso turístico/peatonal.

- *Galicia*. En febrero de 2011 se aprobó el Plan de Ordenación do Litoral (POL), a través del cual se propone un Programa de actuación donde se recogen las principales intervenciones a ejecutar en su ámbito entre las que se encuentran las destinadas al fomento del conocimiento y regulación del uso público del espacio litoral. Algunas de las actuaciones que contempla el plan, para el objeto del estudio, son las siguientes:
  - Plan o Planes especiales que desarrollen la Senda de los Faros. Actualmente, esta senda se incluye en su totalidad dentro del Sendero Europeo de Gran Recorrido GR E 9 (San Petersburgo-Lisboa).



- Sendas en corredores. En su artículo 92 define la senda como una infraestructura verde capaz de conectar los elementos ecológicos de valor y hacer posible un recorrido funcional que permita la interpretación del patrimonio natural y cultural de estos paisajes. Estas sendas, siempre que sea posible, deberán acompañar a los corredores para reforzar su valor como elementos articuladores del territorio ambiental y funcionalmente.
- *Cantabria*. En agosto de 2010 se aprobó el Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral, instrumento de desarrollo del Plan de Ordenación del Litoral de Cantabria (POL) a través del cual se configura un entramado de sendas y caminos. La columna vertebral de este entramado es el Gran Recorrido Litoral (GRL), también denominado como Senda Costera, una secuencia de tramos que forman un largo corredor que recorre la región en dirección Este-Oeste. Esta senda se vincula a otras existentes en las Comunidades Autónomas vecinas del País Vasco y el Principado de Asturias y pasará a formar parte del GR “Sendero de la Cornisa Atlántica”.

Junto a la Senda Costera, el Plan Especial configura también una red de senderos de Pequeño Recorrido Litoral (PRL) denominados Caminos Litorales. Son recorridos superpuestos y complementarios al principal, pero con entidad propia. Trazan itinerarios alternativos que nacen, se apoyan y complementan a la Senda Costera, a la que conectan con las playas, núcleos y valles interiores.

La diferencia es básicamente operativa y se plantea en términos de homologación: tan sólo la Senda Costera tendrá la consideración de Gran Litoral (GRL), lo que exige unas características particulares que afectan a su longitud y señalización. Los Caminos Litorales, por su parte, tienen la consideración de Pequeños Recorridos.

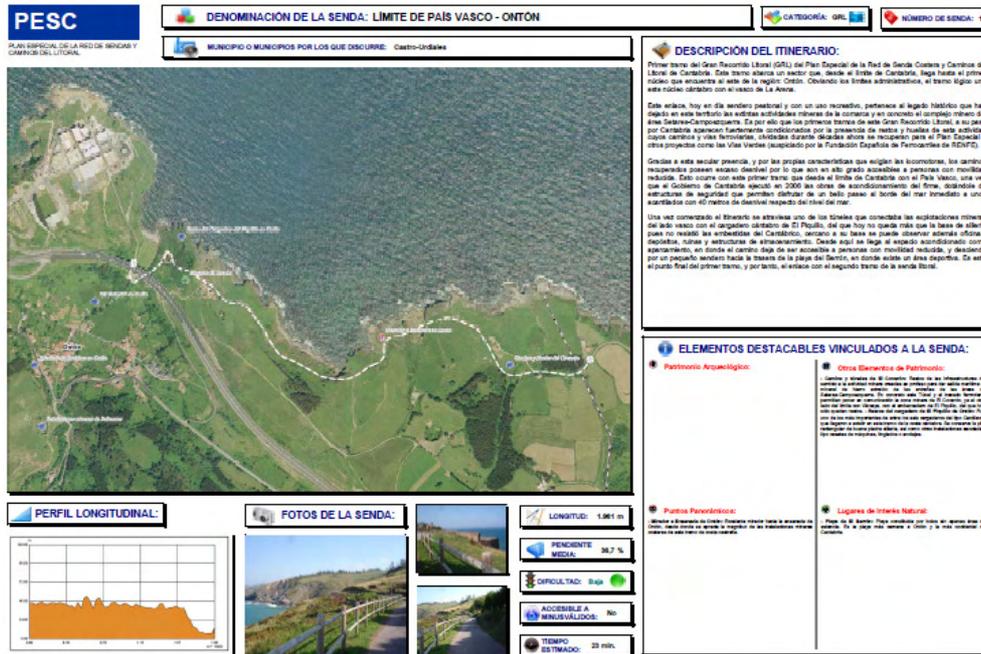


Figura 40: Ficha informativa sobre un sendero costero, perteneciente al Plan Especial de la Red de Sendas y Caminos del Litoral.

Fuente: Página Web del Gobierno de Cantabria ([www.gobcantabria.es](http://www.gobcantabria.es)).

- **Principado de Asturias.** En el año 2005 se aprobó el Plan Territorial Especial de Ordenación del Litoral de Asturias (POLA). Para conseguir sus objetivos plantea, entre otros instrumentos, la creación de un sistema de Sendas Costeras que recorra la costa relacionando entre sí las diferentes áreas de playa. La actuación se limita al acondicionamiento y señalización de caminos vecinales, reduciéndose la nueva construcción a elementos de conexión entre sistemas existentes. En total se construirían 145 km de sendas nuevas y se recuperarían 392 km de caminos existentes.
- **País Vasco.** Tiene como pieza fundamental el Plan Territorial Sectorial de Ordenación y Protección del Litoral aprobado definitivamente en 2007.
- **Cataluña.** Existe un Plan Director Urbanístico del Sistema Costero (PDUSC), aprobado definitivamente el 25 de mayo de 2005, cuyo objetivo es proteger y poner en valor los espacios costeros que se encuentran todavía libres de ocupación, evitando, siempre que sea posible su urbanización. Para ello, identificó, en una franja litoral que oscila entre los 500 metros y los 2 km de la línea costera, la práctica totalidad de los suelos no urbanizables y buena parte de los suelos urbanizables no delimitados y estableció que estos quedaban definitivamente excluidos del proceso urbanizador. Este Plan provee además de



instrumentos de gestión, entre los que se encuentra la existencia de un Fondo para la gestión del suelo no urbanizable del sistema costero para financiar entre otras actuaciones, la construcción y mantenimiento de Caminos de Ronda y la mejora de accesos para peatones y medios no motorizados en la zona de dominio marítimo-terrestre, entre otras.

- *Comunidad Valenciana.* En enero de 2011 se aprobó la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana, que propone nuevas formas de ordenar y gestionar las zonas costeras a partir de los criterios establecidos en la Ley de Ordenación del Territorio y del Paisaje (LOTPP). Dentro del Título VI Litoral, en concreto, de la Directriz 137, se refiere a la existencia de una infraestructura verde, la Vía Litoral, la cual se ordenará en función de varios criterios entre los que destaca la definición de un corredor, apto para medios no motorizados de movilidad ciudadana, que atraviese la Comunidad de Norte a Sur, integrando elementos transitables existentes tales como la red de caminos rurales, senderos excursionistas, Vías Pecuarias, paseos marítimos, etc. El trazado debe coincidir en algunos tramos y, en general, relacionarse con la Ruta de Torres Vigía del Litoral de la Comunidad Valenciana, la Vía Augusta, la Vía Dianium y la Ruta Jaume I, entre otras.
- *Región de Murcia.* En el año 2005 se aprobaron las Directrices y Planes de Ordenación Territorial del Litoral de la Región de Murcia cuyo objetivo es establecer la regulación necesaria para la consecución de un nuevo modelo territorial basado en el desarrollo social, la eficiencia económica y la puesta en valor de los recursos naturales. Ese modelo va dirigido sobre todo a un impulso al desarrollo turístico del litoral. Entre las actuaciones se propone la creación de sendas peatonales en la franja costera de la laguna del Mar Menor.
- *Andalucía:* En diciembre de 2006 se aprobó el Plan de Ordenación Territorial de Andalucía (POTA) que establece el Modelo Territorial de Andalucía y un conjunto de Estrategias de Desarrollo Territorial, entre las que se encuentra la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de Zonas Costeras (GIZC) y los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional de comarcas litorales.
- *Islas Baleares.* Todas las islas disponen de Planes Territoriales Insulares (Consells Insulars) los cuales desarrollan las directrices de ordenación territorial y definen el modelo de organización y utilización del territorio.



- *Islas Canarias.* Se encuentra disponible el Avance de las Directrices de Ordenación del Litoral Canario y la elaboración de Planes Territoriales Especiales (PTE) a nivel regional, insular o comarcal.

Los Caminos de Ronda son Caminos Litorales que bordean la Costa Brava de sur a norte, de Blanes a Portbou y deben su nombre a las rondas o guardias que han venido realizando tradicionalmente las patrullas de la Guardia Civil, recorriendo la línea de la costa para controlar la frontera marítima española, evitar el contrabando y vigilar el tráfico de embarcaciones a orillas del mar. Con la desaparición de las fronteras estos caminos fueron perdiendo importancia y utilidad en su anterior concepción. En alguno de los tramos en primera línea de costa de los Caminos de Ronda aparecen marcados y señalizados como Sendero de Gran Recorrido GR 92, Sendero del Mediterráneo.



*Figura 41: Camino de Ronda en la Costa Brava.*

*Fuente: Elaboración propia. Teresa Moreno.*

A continuación se ofrece un listado de los Caminos Litorales existentes en la Costa Brava, conocidos como Caminos de Ronda. Se ha podido completar la información referente a este tipo de itinerarios debido a que se realiza una amplia campaña de información y promoción a través de las páginas Web y folletos desde ámbitos turísticos de Consells comarcales y Ayuntamientos. Los Caminos de Ronda descritos según información de turismo de la Costa Brava son los siguientes:



Municipio	Caminos de Ronda
<b>Begur</b>	Sa Riera - Illa Roja - playa del Racó - Illa Roja - Sa Riera
	Sa Riera - Punta de la Creu - Sa Riera
	Aiguafreda - Sa Tuna - Aiguafreda
	Aguablava - Fornells - playa Fonda - Fornells - Aiguablava
<b>Blanes</b>	Cala de Santa Cristina - cala de Treumal
<b>Cadaqués</b>	Faro de cala Nans - playa de Sa Conca
<b>Palafrugell</b>	De Cala Pedrosa - cala de Agua Xelida
	De Sant Sebastian en cala Pedrosas
	De los Tres Pins en San Sebastián
	Del Sant Roque en los Tres Pinos
	Del Golfet a San Roque
<b>Roses</b>	De l'Almadrava a Cala Montjoi
	Del Faro de Rosas a l'Almadrava
	Roses
<b>El Port de la Selva</b>	Del Erola - el Port de la Vall
	El Port de la Vall - faro de S'Arnella
	De S'Arnella en Llança
	De cala Tamariua - cala Fornells
<b>Portbou</b>	Portbou - playa del Pi
<b>L'Escala</b>	Cala Montgó - Sant Martí d'Empúries
<b>Torroella de Montgrí</b>	Roca Pardalera - cala de Montgó
<b>Lloret de Mar</b>	Urb.Fenals - playa y punta Fenals - cala Banys - el Rompent o Sa Caravera
	Mirador de Mallorca (playa Lloret de Mar) - playa Sa Caleta - punta dels Cabdells
	Cala Canyelles - cala Morisca
	Cala Llorell - playa de Porto Pi
<b>Palamós</b>	Cala de la Fosca o de la Roca Fosca - cala S'Alguer - cala de El Castell
	Cala de Els Canyers - cala Estreta - cala Pomes - cabo de Planes
	Jardín Botánico de Cap Roig - bahía de El Golfet - playa Port Pelegrí
<b>Castell - Platja d'Aro</b>	Playa d'Aro - playa de Torre Valentina (Calonge)
<b>Sant Feliu de Guixols</b>	Playa de Sant Pol de San Feliu de Guixols - puerto de San Feliu de Guixols (Port d'Aro)
<b>Santa Cristina d'Aro</b>	Cala del Senyor Ramon - playa Canyet

Tabla 15.: Caminos de Ronda.

Fuente: Portal oficial de turismo de la Costa Brava Pirineo de Girona (<http://es.costabrava.org>).  
Elaboración propia. 2011



## 5.7. Itinerarios no motorizados en Espacios Naturales Protegidos

### 5.7.1. Introducción.

Los Espacios Naturales Protegidos (ENP) en España, vienen desarrollando programas de señalización, promoción y mantenimiento de los itinerarios propios del ENP, ya que su normativa de gestión del Uso Público (UP), establece las bases para la creación y puesta en valor de los equipamientos de UP (centros de visitantes, itinerarios interpretativos, instalaciones recreativas,...).

Cada Espacio Natural, dentro de la planificación y gestión de los equipamientos de UP, dispone de unas directrices técnicas en los instrumentos normativos que orientan al gestor del Parque como deben ser estos itinerarios interpretativos. A una escala de mayor detalle, las CC.AA. y Organismo Autónomo de Parques Nacionales (OAPN) del Ministerio disponen de Manuales Técnicos Corporativos de Imagen y de Señalización del espacio. En los Parques que han desarrollado Planes de Uso Público se incluyen determinados programas y actuaciones dirigidas a la mejora de los itinerarios interpretativos, y en como compatibilizar esta red con otras tipologías de itinerarios no motorizados (pedestres, ciclistas, ecuestres...).

El término “Itinerario no motorizado” no es un término utilizado habitualmente en los documentos de planificación y gestión de los ENP; salvo en estos últimos años donde se ha ido incorporando esta terminología a través del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. La única referencia que se dispone de “itinerarios no motorizados” se encuentra en la web de Caminos Naturales y en el Manual de Conceptos de Uso Público de Europarc para calificar a las Vías Verdes.

La otra denominación utilizada en el ámbito ambiental tiene relación con las Vías Pecuarias, donde tanto en la Ley estatal como en el desarrollo de las normativas autonómicas se establece como uso complementario la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados (en referencia a la bicicleta principalmente), siempre que respeten el tránsito ganadero. Es decir, se determinan aquellas actividades complementarias en contraposición con las motorizadas. Las CC.AA. han incluido a las Vías Pecuarias, no sólo porque es un Patrimonio de la Comunidad que protege las vías trashumantes, sino por su función como corredores ecológicos y como potenciales



rutas por las que desarrollar la práctica de actividades no motorizadas, respetando el acceso de los propietarios a los terrenos agrícolas y forestales colindantes.

El proceso en relación a la diferenciación entre itinerario apto o autorizado para vehículos a motor y sin motor ha venido en primer lugar de regulaciones de acceso al medio natural y forestal, donde a través de diferentes normativas estatales y autonómicas, se han establecido medidas de regulación y/o restricción de los vehículos a motor (quads, trial, 4 x 4) en determinadas pistas o zonas sensibles del ENP, siempre bajo la premisa del derecho de acceso de los propietarios y aquellos que estén autorizados o tengan un derecho de servidumbre de paso. Se puede entender que la preocupación de los gestores de los ENP en sus inicios ha sido la regulación y ordenación de los vehículos a motor, que en el caso de algunas CC.AA. han sido objeto de revisión y actualización, para diferenciarlas de aquellos vehículos no motorizados (como es el caso de la bicicleta).

### **5.7.2. Entidades promotoras. Configuración competencial de los ENP en España**

El medio ambiente en España está recogido en la Constitución Española, estableciendo una serie de competencias de ámbito estatal y otras de competencia autonómica. La gestión de los ENP es una de las competencias que desarrollan actualmente las CC.AA., y sólo permaneció la de la Red de Parques Nacionales hasta las sentencias del Tribunal Constitucional. En este sentido, cada CC.AA. ha desarrollado normativas (siempre bajo el respeto de la Ley estatal 42/2007 del Patrimonio Natural y la Biodiversidad) que han establecido los instrumentos de ordenación, planificación y gestión de los ENP. En este sentido, en materia de señalización de los itinerarios en estos Espacios, cada CC.AA. ha desarrollado un manual corporativo de imagen o unas directrices técnicas propias, identificativas de esa CC.AA. Sólo en el caso del Organismo Autónomo de Parques Nacionales se ha mantenido un mismo tipo de señalización de los itinerarios e imagen para los Parques, independientemente de la CC.AA. donde se ubiquen, siguiendo el Plan Director de la Red de Parques Nacionales. Con el proceso de transferencias a las CC.AA., es necesario que desde el Ministerio, en coordinación con las CC.AA., se preserven los elementos comunes de la Red, respetando e integrando las directrices de gestión del UP de cada CC.AA., siempre bajo el objetivo de establecer los denominadores comunes que tan buen resultado han dado en estos años en el OAPN en materia de imagen corporativa.



Al margen de las distintas competencias entre las CC.AA. y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, es importante destacar el papel de Europarc en este ámbito. Europarc es una Federación de Espacios Naturales Protegidos en Europa, a la que pertenece el Estado español donde están representados el citado Ministerio, las CC.AA. y otras Administraciones Públicas que gestionan ENP. Desde su creación, Europarc-España ha desarrollado una importante tarea de coordinación y comunicación a través de Congresos y Grupos de Trabajo, que se han expresado en documentos como el Plan de Acción que establece las líneas estratégicas de trabajo a medio y largo plazo. En el Plan de Acción ya se hace un primer diagnóstico sobre el uso público y la señalización de los itinerarios en los ENP. Las principales deficiencias encontradas son las que se especifican a continuación:

- La planificación de la información ofrecida es deficiente y los soportes no siempre se ajustan al espacio geográfico o a las necesidades reales.
- Exceptuando aquellas Comunidades Autónomas que han dado el carácter de red a sus espacios protegidos, aún existen carencias en la homogeneidad de la señalización.
- Es patente la intrusión de señalización procedente de otros órganos de la Administración, lo que delata una ausencia de coordinación.
- Los materiales van ganando en especialización y eficiencia. Cerca del 70% de los Parques poseen algún tipo de sistema estandarizado de señalización.
- El número de planes de seguridad es escaso, carencia especialmente grave en los Espacios Protegidos con un gran número de visitantes concentrados en determinados lugares.

En los instrumentos de planificación y ordenación (PORN, PRUG, etc.) se establecen directrices y objetivos generales sobre el uso público y/o los equipamientos e itinerarios, pero son los Planes de Uso Público (PUP) y los Manuales Corporativos de Señalización los que llegan a nivel de detalle adecuado para el presente estudio sobre los itinerarios no motorizados. De los 1.684 ENP que Europarc-España tenía registrados en su base de datos en 2009, sólo 34 Parques tienen Planes de Uso Público aprobados. Los Planes de Uso Público son Planes Técnicos Sectoriales que desarrollan aspectos sobre la gestión del UP (educativo, recreativo, deportivo, turístico, etc.), en cuyos programas de actuación se incluyen acciones relativas a la planificación y desarrollo de itinerarios de UP del ENP, e



instrumentos para la coordinación e integración de otro tipo de itinerarios promovidos por otras Administraciones, entidades turísticas, culturales o Federaciones deportivas. En general los PUP aprobados actualmente centran sus esfuerzos en establecer directrices técnicas para la señalización, mantenimiento y calidad de los senderos e itinerarios interpretativos, dejando en manos de Grupos de Trabajo o Convenios la integración de otros itinerarios que no estén expresamente gestionados por el ENP o incluidos en el Manual Técnico de Senderos (el caso más evidente es el de los Caminos Naturales, Vías Verdes y Senderos de Gran y Pequeño Recorrido homologados por las Federaciones deportivas).

Además, la creación de la Red Natura 2000 a través de las dos Directivas de la Unión Europea, en las que se desarrollan las zonas ZEPA y LIC precisa por parte de las CC.AA. de unas normas y planes de gestión en los que deben establecerse directrices técnicas para la señalización de estos territorios protegidos, donde ya se han realizado proyectos con Fondos Europeos (principalmente LIFE) en los que se han señalado itinerarios interpretativos pedestres sin una coordinación real con los Parques Naturales del conjunto del Estado español.

### **5.7.3. Planes Estratégicos y Planes Directores**

Las CC.AA. y el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente han ido desarrollando Planes Directores y Estratégicos para los ENP; tanto para la conservación del espacio, como para establecer las bases para el disfrute y uso sostenible. Es necesario analizar estos Planes y poner algunos ejemplos que puedan servir de referencia y guía sobre la planificación de los itinerarios.

#### **5.7.3.1. Plan Director de la Red de Parques Nacionales**

En el caso del OAPN, hay que destacar el REAL DECRETO 1803/199, de 26 de noviembre, por el que se aprueba el Plan Director de la Red de Parques Nacionales. Este Plan es el instrumento básico de ordenación y programación de la Red Nacional de Parques Nacionales.

Entre sus objetivos cabe destacar, por su relación con este estudio, el apartado c) *“Establecer las directrices necesarias en materia de conservación, uso público, investigación, formación, educación, sensibilización social y desarrollo sostenible”*.

Además, en el capítulo de directrices también se establecen algunas prioridades sobre la forma de acceso al ENP, en especial sobre el paseo como forma de



contemplación. En concreto, la número 3 *“Directrices en relación con el uso público y la atención al visitante”*:

*“a) Se facilitará el disfrute del visitante basado en los valores del parque, de modo compatible con su conservación. Se dará prioridad y se fomentarán las actividades de paseo y contemplación. Se ofrecerán para ello áreas donde poder apreciar la soledad y la integridad del ambiente natural. En este sentido se prestará especial atención a los valores culturales, estéticos, educativos y científicos, dándoles prioridad sobre los de carácter meramente turístico o recreativo”.*

En cuanto a la zonificación el Plan Director de Parques Nacionales, establece una categoría de zona desde los más restrictivos a los más permisivos. Destaca la Zona de uso restringido calificada como *“áreas que presentan un elevado grado de naturalidad y que pueden soportar un cierto nivel de uso público. Aunque hayan podido sufrir un cierto grado de intervención humana, mantienen sus valores naturales en buen estado o se encuentran en fase de regeneración. Su finalidad es la de garantizar la conservación íntegra de los recursos y valores que encierran, al tiempo que proporcionar una oportunidad para el contacto íntimo entre el hombre y la naturaleza”.*

Se está, por tanto, definiendo y regulando la actividad en zonas de alto valor ecológico donde es preciso establecer medidas adicionales para evitar el impacto de las actividades humanas, incluidas las visitas. El Plan Director establece la prioridad de los itinerarios pedestres frente a los motorizados, siempre con las cautelas necesarias y bajo un control del UP. Este Plan determina que *“En ellas, el acceso público peatonal es libre a los senderos, la circulación está prohibida o regulada por el resto del territorio y el acceso motorizado se restringe exclusivamente a finalidades de gestión. La instalación de señales, barreras, instrumentos y artefactos se limitará a aquellas que obedezcan al control, orientación o seguridad de los visitantes, o a estudios científicos y actividades de manejo. No se construirán edificios ni instalaciones permanentes. Se podrán construir senderos rústicos acondicionados para el tránsito a pie o para semovientes pero no se permitirá la construcción de carreteras o caminos para vehículos”.*

En este sentido, cuanto mayor es el nivel de protección en la zonificación, el tránsito de los vehículos motorizados es el que sufre mayores restricciones, frente a los no motorizados, aunque también se establecen medidas para el tránsito a pie, ciclista y ecuestre que pueden suponer restricciones espaciales y temporales en relación a especies protegidas de flora y fauna.



Figura 42: Parque Nacional de Picos de Europa. Agustín Santori.  
Fuente: Elaboración propia.

A modo de ejemplo, se expone el caso concreto de la Estrategia de Acción para el uso público de la Red de Espacios Protegidos de Andalucía (RENPA). La Estrategia de Acción es el documento marco de la Consejería de Medio Ambiente para la gestión del uso público en los Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. Debe considerarse una primera fase, que será completada posteriormente con directrices específicas para Montes Públicos, Vías Pecuarias y otros espacios afines. La Estrategia de Acción muestra y orienta caminos de gestión, en ocasiones novedosos pero, sin duda, su principal interés radica en que recopilan y sistematizan las ideas que van surgiendo y madurando a lo largo de años, consecuencia de la amplia experiencia de la Consejería de Medio Ambiente. Es, por tanto, un documento dinámico cuyos contenidos deberán ir revisándose periódicamente, en la medida que avancen los conceptos sobre uso público y las prácticas de su gestión, adaptándose a la realidad cambiante del ENP, del territorio con mayores compromisos con la sostenibilidad y de las demandas de la sociedad.



Figura 43: Parque Natural Los Alcornocales (Cádiz).

Fuente: Elaboración propia. Carlos Ferris.

En relación a la se nalizaci n de itinerarios, la Estrategia de Acción Andaluza incluye desde 2003 importantes novedades y procedimientos técnicos de adaptación de los parques a las necesidades de la gestión del UP y a las demandas sociales sostenibles. La Estrategia de Acción desarrolla un Manual de se nalizaci n, un Manual de Diseño, Construcción, Dotación y Explotación de Equipamientos, Normas de calidad y gestión ambiental para las empresas y un Plan de seguridad para los equipamientos de UP.

El Manual de Se nalizaci n de la RENPA incluye en su Anexo I: “*Otras necesidades de se nalizaci n*”, la forma de integrar la se nalizaci n de otras Administraciones Públicas o entidades para hacerlo compatible con los criterios técnicos del Manual y el conjunto de la imagen de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía.

En este mismo Anexo, y en relación a las directrices y recomendaciones generales para el uso de otros soportes en la se nalizaci n de uso público, se especifica que en la se nalizaci n de itinerarios con normas internacionales podrán utilizarse materiales distintos a los establecidos en el Manual, en alusión clara a los senderos homologados por la FEDME y otro tipo de caminos de ámbito internacional (como pueden ser las Vías Verdes, el Camino de Santiago, las vías romanas, etc.). Se establece también un sistema para la aplicación del Manual de uso público por parte de otras entidades públicas o privadas (municipales, supramunicipales, etc.).

Es un ejemplo de Manual donde s  se tienen presente las diferentes tipologías de itinerarios no motorizados que pueden discurrir por un ENP, estableciendo procedimientos técnicos para su complementariedad.



### 5.7.3.2. Planes Estratégicos de Ordenación Territorial

Las CC.AA. pueden desarrollar Planes de Ordenación del Territorio y del Paisaje que establezcan directrices técnicas en relación a la gestión de los ENP, dentro de un ámbito territorial más amplio. En algunos de ellos se establecen objetivos en relación a los itinerarios no motorizados o en relación a la movilidad sostenible que, en parques periurbanos, puede tener efectos directos sobre los desplazamientos de la población y visitantes al espacio natural. Existen numerosos Planes y Estrategias Territoriales aprobadas por las distintas CC.AA., aunque no en todos ellos se refleja de forma expresa la priorización del uso de la red viaria no motorizado.

En el Decreto 1/2011, de 13 de enero, del Consell, por el que se aprueba la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana, la Directriz 123 “*La red de vías de transporte no motorizado de la Comunidad Valenciana*” determina:

*“1. La red de vías de transporte no motorizado de la Comunitat Valenciana está formada por el conjunto de rutas para los modos de transporte ciclista, peatonal o a caballo propuestas por las distintas administraciones e instituciones que operan en la Comunitat Valenciana.*

*2. Esta red forma parte de la infraestructura verde del territorio y se conectará con otras rutas definidas en la estrategia territorial como la Vía Litoral, la Vía Augusta y la Ruta de Jaume I, entre otras.*

*3. La red de vías de transporte no motorizado se complementará con instalaciones adecuadas para la contemplación del paisaje, tales como puntos de acceso, miradores y áreas de servicio”.*

En la misma línea, otras CC.AA. han desarrollado Estrategias Territoriales donde se potencia el transporte no motorizado, tanto como objetivo para fomentar la movilidad sostenible, como forma menos impactante y contaminante de disfrutar de un espacio natural. En este sentido, las tres actividades que se reflejan, el senderismo, la bicicleta y las rutas a caballo van en la misma línea de prioridad para el ocio y turismo sostenible de la Ley estatal de Vías Pecuarias y de diferentes estudios del Ministerio Industria, Turismo y Comercio sobre el turismo de naturaleza. El Estudio de Turismo de Naturaleza de 2005 realiza un trabajo con empresas de turismo estableciendo un porcentaje de entidades que ofertan las diferentes actividades de naturaleza, donde el senderismo está ofertado por el 48% de las empresas/organizaciones, la bicicleta por el 35% y la actividad ecuestre por el 29%, quedando detrás con un 20% las actividades de multiaventura, el



piragüismo, la escalada y alpinismo, y en porcentajes inferiores al 15% las de observación de la naturaleza y actividades deportivas más especializadas como el descenso de barrancos, el submarinismo, la espeleología y actividades náuticas principalmente.

Estos datos reflejan que las tres actividades más ofertadas por las empresas de turismo de naturaleza son las no motorizadas, siendo el senderismo, la bicicleta y las rutas a caballo las que se adaptan mejor a la demanda de los turistas que visitan espacios naturales y rurales. Además, algunas CC.AA. han desarrollado marcas específicas para la promoción de productos naturales, artesanales y servicios de turismo de naturaleza, donde destaca la certificación de empresas de turismo de naturaleza que ofrecen actividades no motorizadas en los ENP o la promoción de productos turísticos sostenibles vinculados a las actividades no motorizadas, con el fin de dar respuesta a las demandas de visitantes europeos.

#### **5.7.3.3. Planes Especiales de Regulación de Accesos**

Desde la Administración ambiental se han promovido algunos planes sectoriales sobre la regulación de los accesos al ENP que no sólo regulan los vehículos motorizados, sino que propone medidas y actuaciones para el fomento de los itinerarios no motorizados, dentro del marco normativo del espacio natural y en colaboración con los municipios y entidades relacionadas con el ecoturismo.

Es el caso del Plan de accesos del Parc natural de l'Alt Pirineu (Cataluña) que ha realizado un diagnóstico del acceso al ENP, con propuestas y actuaciones concretas para reducir la circulación de vehículos a motor, potenciando el acceso pedestre, ciclista y ecuestre, a través de una serie de categorías de la red viaria del Parque.

En esta misma línea el experto en caminos Xavier Campillo ha realizado un inventario y propuesta de regulación de accesos para el Espacio de Interés Natural dels Colls-Miralpeix (Sitges) y un inventario y Plan de Ordenación de los accesos en el entorno de Mataró.

De igual forma, en la Comunidad Valenciana algunos ayuntamientos han encargado a consultoras (Paletas d'Ocres) Planes Directores de viales no motorizados, que promueven el uso de la bicicleta y el paseo peatonal como forma de desplazamiento de los habitantes y de los visitantes de los espacios naturales cercanos.



En otras CC.AA se han realizado estudios relacionados con la movilidad sostenible y la planificación de viales para actividades no motorizadas (bicicleta) dentro de la ordenación territorial.

#### **5.7.4. Señalización de itinerarios en los ENP.**

Respecto a la forma de incorporar en los Manuales de Señalización los itinerarios no motorizados de los Espacios Naturales Protegidos, la situación en España es muy variada, y poco homogénea, dado que cada CC.AA. o Administración Pública responsable del ENP ha establecido su propio Manual técnico corporativo, que identifica su Red o conjunto de ENP.

Se ha realizado un análisis de una serie de Manuales Técnicos aprobados por las administraciones gestoras de los ENP:

##### *Manual de señalización del Organismo Autónomo de Parques Nacionales*

Este documento en su día supuso una homogenización de la imagen de la Red de Parques Nacionales, como elemento positivo, ofreciendo directrices para la calidad, interpretación y seguridad del visitante muy basada en los itinerarios interpretativos del Parque Nacional y con un alto porcentaje de rutas pedestres. La señalización de rutas ciclistas y ecuestres en la realidad ha sido puntual, y sólo con la aprobación de los Planes de Uso Público se ha fomentado la revisión de este tipo de itinerarios no motorizados para adaptarse a las demandas de los visitantes y ofrecer alternativas diferentes a las empresas que desarrollan su actividad (guías habilitados, empresas de la Marca Parques Naturales o de la Carta Europea de Turismo Sostenible,...).

El Manual se encuentra en proceso de revisión por parte del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y es, por tanto, una oportunidad para incluir directrices técnicas, recomendaciones y procesos de consulta en el diseño y mantenimiento a los especialistas y entidades deportivas de referencia (Federaciones de montañismo, ciclismo e hípica principalmente). La demanda de nuevas actividades de interpretación de la naturaleza obliga a los gestores de los ENP a identificar estas nuevas actividades, estudiar sus características y posibles impactos, y en su caso valorar la regulación e identificación en los programas de uso público de estas si están en consonancia con los objetivos de conservación y disfrute sostenible.



En relación a la integración de las rutas senderistas homologadas bajo las marcas GR, PR o SL, se ha producido un proceso en el que se partía en general de la exclusión de estos senderos dentro de la ordenación y divulgación en los mapas de uso público, para entrar en una fase en la que a través de Convenios y Mesas Técnicas de Trabajo se han ido integrando estas señales europeas dentro del Marco del Manual Corporativo de los Parques Nacionales o en la ordenación de los equipamientos de uso público. La fase que está pendiente sería abordar estos mismos acuerdos con la creciente demanda de rutas no motorizadas (tanto pedestre, cicloturismo como ecuestre) para normalizar iniciativas de otras entidades e instituciones que tienen sistemas de señalización estándar (Camino de Santiago, Caminos temáticos y culturales, Centros BTT, rutas de cicloturismo interpretativo, paseos en carro, etc.).

*Manuales de imagen y señalización de CC.AA.*

Las administraciones que gestionan los Espacios Naturales Protegidos disponen, en general, de Manuales Técnicos de Señalización e imagen corporativa o, en su defecto, directrices en los instrumentos de planificación y gestión, que sirven de referencia técnica para el desarrollo de los equipamientos de uso público, incluidos los itinerarios no motorizados.

En este sentido, se ha realizado un análisis comparativo en base a la revisión de los Manuales aprobados por las administraciones ambientales, incluyendo algunos de señalización turística que hace referencia a itinerarios no motorizados en ENP. Los manuales considerados son los que se enumeran a continuación:

1. Manual Tècnic de Senyalització dels ENP. Generalitat de Catalunya.
2. Manual de Señalización en Espacios Naturales-RENPA-Junta de Andalucía.
3. Manual de la Red Natural de Aragón.
4. Manual de normativa gráfica y constructiva para el sistema de señalización. Red de Espacios Naturales de Castilla y León.
5. Manual de señalización de los Parques Naturales de la Comunidad Valenciana (pendiente de aprobación una revisión y actualización en 2011).
6. Normativa gráfica de la señalización exterior de los Parques Naturales de la Diputación de Barcelona.



7. Manual de Imagen y Señalización de la Fundació Territori i Paisatge (Obra Social Caixa Catalunya que gestiona un Red de Espacios Naturales con diferentes fórmulas de gestión).



Figura 44: Manuales Señalización o de Imagen.

En relación a la forma de incluir en los Manuales la Señalización de los itinerarios no motorizados en ENP, se pueden establecer una serie de conclusiones derivadas del estudio comparativo que se ha realizado:

1. En todos los manuales se incluyen en la imagen corporativa tanto las señales de vehículos a motor como las tipologías de itinerarios no motorizados (básicamente el pedestre y ciclista y, en menor proporción, el ecuestre).
2. La simbología utilizada para identificar los itinerarios no motorizados es diferente en cada Administración ambiental y turística, siendo conveniente una armonización y proceso de homogeneización.
3. No existe una coordinación en general entre la tipología de señalización utilizada para itinerarios no motorizados entre las Administraciones ambientales, turísticas y de carreteras, cuestión que plantea problemas de entendimiento e interpretación para los visitantes y turistas que visitan los ENP en España. Sólo en el caso de la señalización de la red de senderos internacionales pedestres existen referencias o Anexos al Manual de técnicos de senderos de la FEDME y la ERA. En algunas CC.AA. estas referencias técnicas se han establecido a partir de Convenios de



Colaboración o la puesta en marcha de ayudas a la creación y mantenimiento de estos senderos homologados, donde se reflejan las condiciones técnicas en caso de discurrir por espacios naturales y/o forestales. Sin embargo, en bastantes casos, no se tiene en cuenta la integración de los senderos señalizados en los ENP.

4. En el caso de la bicicleta, no existe una diferenciación clara en los manuales entre los diferentes tipologías (cicloturismo, BTT, etc.) y los tipos de viarios aptos (Vías Verdes, carriles-bici, ciclo rutas...), sólo de forma excepcional algunos parques y CC.AA. han llegado a acuerdos con la Federación deportiva de ciclismo o con los centros BTT promovidos por la Administración turística para su integración, tanto en la señalización como en los equipamientos complementarios (Cataluña, Euskadi y Comunidad Valenciana actualmente).
5. Las rutas ecuestres aparecen reflejadas de forma muy básica en la señalización de los Manuales técnicos, para indicar si es apto el camino para caballos o no. No se incorporan las necesidades técnicas y equipamientos que precisan los jinetes, que desde la Federación Española de Hípica vienen reclamando. Existen algunas experiencias puntuales en la Comunidad Valenciana, Andalucía y Cataluña de colaboración con la Federación y estudios realizados para el fomento y ordenación sostenible de las rutas ecuestres en los ENP.
6. La referencia a itinerarios no motorizados no figura como tal en los Manuales, siendo preciso incorporar el concepto y características definitorias en la revisión de estos documentos tanto del OAPN como del resto de Administraciones ambientales autonómicas, supramunicipales y municipales.
7. Los soportes (postes de dirección y ubicación, paneles informativos y cartográficos, soportes de regulación de la actividad, etc.) difieren tanto en el tipo de materiales como en el diseño y utilización de pictogramas, siendo precisa una mayor homogeneización de estos. Existe una mayor coincidencia en el uso de materiales de bajo impacto con el medio, integrados en el paisaje y que no incluyan elementos contaminantes (pinturas, etc.).
8. No se reflejan otras tipologías de itinerarios no motorizados que o bien se asimilan a los previstos (es el caso del senderismo con el *nordic walking*, o



de las rutas en carruaje con los caballos), o precisan de un nuevo Anexo o convenio con los promotores de estas nuevas modalidades.

9. En general, no establecen los sistemas de integración de itinerarios temáticos de carácter internacional o estatal, estableciendo en sus instrumentos o planes de gestión del Uso Público la concreción a través de programas de colaboración (caso del Camino de Santiago, vías romanas, Revermed, Vías Verdes, Caminos Naturales,...).
10. Los Manuales son un elemento necesario para la homogeneización de la imagen corporativa de los ENP y la tipología de actividades permitidas; a pesar de ello, se ha observado que no ofrecen en general mecanismos ágiles de revisión, actualización o adaptación a las nuevas necesidades de la sociedad, estableciendo únicamente algunos de ellos Anexos o Disposiciones finales que establecen la posibilidad de un estudio posterior.
11. En los Mapas de Uso Público, la tendencia es incorporar, además de los itinerarios interpretativos del ENP, de forma diferenciada otros itinerarios internacionales como la red de GR europeos o los Caminos Naturales-Vías Verdes. Sería conveniente establecer un sistema uniforme a nivel estatal que permita identificarlos por parte del visitante.
12. El mantenimiento y reposición de los materiales se tiene más en cuenta en los Manuales más recientes, ya que uno de los principales problemas es el coste de reposición y cumplimiento de los estándares de calidad de algunos ENP que disponen de la Q de calidad y otras certificaciones (ISO ambientales, CETS, etc.).
13. La información que se suministra al visitante de un ENP en los soportes divulgativos convencionales (folletos, mapas de UP, etc.) debería suplirse a través de las nuevas tecnologías basadas en una mayor presencia de las novedades o actualizaciones de los itinerarios no motorizados a través de las páginas Webs, sistemas de alerta a los usuarios organizados o envío periódico de boletines en los que se ofrezca la posibilidad de recoger sugerencias y quejas respecto a la señalización y uso de estos itinerarios.



Figura 45: Parque Regional de la Sierra de Gredos.

Fuente: Elaboración propia. Carlos Ferris.

14. Sería conveniente establecer en los Manuales de señalización un Anexo de elementos de seguridad y confort para los itinerarios no motorizados, ya que en caminos multiusos o en zonas de difícil acceso es preciso establecer con detalle los elementos de seguridad que deben ser supervisados por técnicos de prevención de riesgos y especialistas de las federaciones deportivas en su caso.

#### 5.7.4.1. Estudios para la señalización de rutas ecuestres en los ENP.

Hay que destacar el estudio encargado por el Área de Conservación de Espacios Naturales de la Conselleria de Medio Ambiente a la Universidad Politécnica de Valencia, para analizar la situación de la bicicleta y las rutas ecuestres en los parques naturales de la Comunidad Valenciana, que desarrolla una serie de directrices técnicas que sirven de orientación a la gestión del uso público.

El estudio incluye una serie de parámetros técnicos que han sido acordados con la Federación de Hípica y las cuadras, que dan estimaciones sobre diferentes aspectos de la señalización (pendientes máximas, anchos de caminos, altura para limpieza de vegetación, adaptación de abrevaderos, amarres y zonas especiales de aparcamiento, etc.). De igual forma, la Universidad de Málaga está trabajando en



otro estudio sobre las rutas ecuestres como actividad deportiva, recreativa y turística de la Comunidad Valenciana.



Figura 46: Señalización ecuestre en el Parque del Turia.

Fuente: Elaboración propia. Carlos Ferris.

En Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana principalmente, se han puesto en marcha experiencias-piloto para señalar rutas ecuestres siguiendo unas directrices técnicas consensuadas con la Federación de Hípica y las empresas de turismo ecuestre. Es el caso del Parque Natural de Turia (Valencia), donde el proyecto de señalización del Parque Fluvial realizado por la Confederación Hidrográfica del Júcar en colaboración con la Generalitat Valenciana ha supuesto un paseo fluvial de 26 km entre la ciudad de Valencia y Vilamarxant (Camp de Turia), de camino multiuso para senderistas, corredores, ciclistas y jinetes. La Universidad Politécnica de Valencia puso en marcha las directrices del estudio de 2007 encargado por la Conselleria de Medio Ambiente, y estableció con la empresa concesionaria una señalización *ad hoc* para las rutas ecuestres, así como vados en el río exclusivos para los jinetes, evitando al máximo el uso común del camino fluvial con otros usuarios.

En la Comunidad Valenciana también se ha realizado otro proyecto de señalización de la Ruta de los Monasterios que recorre parte del Paraje Natural de la Murta-La



Casella en Alzira. Este proyecto cuenta además con el consenso de la Federación Española de Hípica y supone la posibilidad de poder usar esta ruta senderista también para los jinetes.

#### **5.7.4.2. Estudios y proyectos para la señalización de rutas ciclistas en los ENP.**

Dentro de las actividades no motorizadas, la bicicleta ha sido una de las actividades recreativo-deportivas y de turismo de naturaleza que no han sido objeto de un estudio de detalle por parte de los gestores de los ENP en España. En general, los Parques han desarrollado rutas interpretativas en bici sin estar en conexión con otras iniciativas institucionales o asociativas, salvo cuando se han aprobado Planes de Uso Público o Estrategias Territoriales que implican a diferentes administraciones. Por otra parte, la inclusión en algunos decretos autonómicos de la bicicleta dentro de la regulación de la circulación de vehículos con o sin motor ha supuesto en ocasiones que el colectivo ciclista no reconociera en la norma una clara diferenciación con otras actividades motorizadas como el quad, el trial, etc. El aumento significativo de la BTT en España ha supuesto también estudios sobre el impacto o la afluencia de esta modalidad en los ENP.

La bicicleta, desde el punto de vista del ciclo turismo en humedales o espacios naturales litorales no ha supuesto excesivos problemas, al incluirse en la mayoría de ocasiones dentro de las redes de Vías Verdes, carriles-bicis y ciclorutas que conectan estos espacios con los núcleos urbanos y turísticos.



Sin embargo, el aumento importante de la BTT y de determinadas modalidades de



Figura 47: Señalización ruta BTT en Parque Natural Comunidad Valenciana.

Fuente: Elaboración propia. Carlos Ferris.

descenso extremo por sendas y trialeras en algunos parques próximos a las ciudades, han generado problemas de conciliación y el surgimiento de asociaciones de defensa de la bicicleta de montaña o una mayor preocupación por la Federación de Ciclismo y empresas de turismo de naturaleza que incluyen travesías interpretativas con clientes europeos amantes de la BTT.

En el caso de los parques metropolitanos como Collserola (Barcelona), Sierra Espuña (Murcia) o Calderota (Valencia) se han puesto en marcha procesos de participación a través de grupos de trabajo de Uso

Público para intentar llegar a un acuerdo de compatibilización entre la normativa ambiental y la afluencia y demanda de los ciclistas en el ENP. A continuación se detallan brevemente algunas de estas iniciativas de conciliación entre la bicicleta de montaña y la conservación del ENP.

- *“Proyecto Bici”*. Parc Collserola. Ante la realidad de un incremento en el uso de la bicicleta en Collserola, nació el Proyecto Bici para prever y reordenar esta práctica tan popular en los Espacios Naturales Periurbanos. Este Proyecto tiene como objetivo reordenar el uso de la bicicleta en Collserola a través de una campaña de comunicación y con la participación ciudadana. En este sentido, en 2004 se convocó a representantes de las entidades vinculadas en el sector de la bicicleta para invitarles a trabajar en colaboración con el Consorcio del Parque de Collserola con el fin de contribuir a la implementación de unos hábitos en el uso sostenible de la bicicleta. El proyecto supuso un año de trabajo en el que se realizaron reuniones de análisis del comportamiento de los



ciclistas, propuestas de intervención en los itinerarios, propuestas de señalización, campañas de comunicación y la confección de una guía de itinerarios para bicicletas en Collserola. La experiencia ha dado resultados positivos, lentos pero consensuados, donde se ha podido establecer una señalización *ad hoc* para la bicicleta en el parque, con conexión a la red de transportes públicos del área metropolitana de Barcelona, así como una divulgación de buenas prácticas ambientales en colaboración con grupos ciclistas, ayuntamientos y conservacionistas. El Parque, tras esta experiencia, está abordando un proceso similar con las rutas ecuestres para llegar a un acuerdo con las cuadras que desarrollan itinerarios en el parque.

- Otro ejemplo de conciliación y compatibilización es el *Parque Regional Sierra Espuña–Murcia*, donde se impulsó y aprobó la “Carta sobre Ciclismo Responsable en Sierra Espuña” por la Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad.

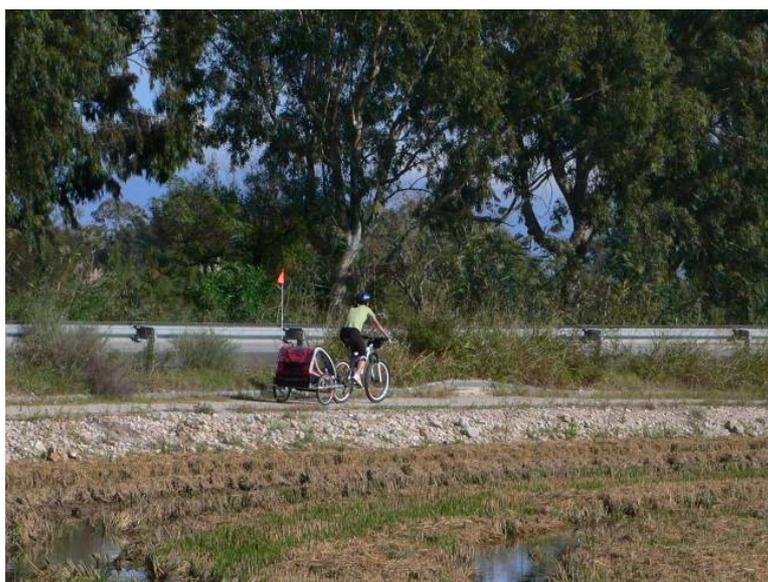
- *Los centros BTT*: surgidos en Francia, estos centros de promoción de la bicicleta de montaña como destino de turismo deportivo en la naturaleza, surgen de la mano de las Administraciones turísticas para cubrir un segmento de la demanda que crece cada vez más en Europa. Se han creado, entre otros, centros BTT en Cataluña y Euskadi, siempre bajo la gestión de la Conselleria de Turismo, siguiendo el modelo francés de señalización. En la Comunidad Valenciana se han puesto en marcha tres Centros (uno en cada provincia), que afectan a algunos Parques Naturales o Paisajes Protegidos. A través de un protocolo de colaboración entre la



Conselleria de Medio Ambiente y la Conselleria de Turismo, se ha formado a personal de 113 Oficinas de Turismo como Puntos de Información Colaboradores de los 22 Parques de la Comunidad Valenciana, con el fin de informar sobre las actividades deportivas permitidas y reorientar los flujos de visitantes para reducir los impactos y ofrecer una mayor calidad de la visita. En el caso de los Parques Naturales de Espadán y Calderona se han acordado unas directrices técnicas para la señalización de las rutas de los Centros BTT dependientes de la Conselleria de Turismo, para que puedan señalizarse en estos ENP, siempre que cumplan la normativa ambiental (PRUG) y se integren en el Manual de Señalización de Parques en materia de información ambiental,



buenas prácticas, delimitación en los paneles de los límites del parque, etc. La experiencia ha sido positiva y permite afrontar nuevos centros BTT, siempre bajo la coordinación entre ambas Administraciones, en colaboración con los municipios de interior y para beneficio de las empresas de turismo de naturaleza de la comarca.



*Figura 48: Parque Natural Delta del Ebro. GR 99.*

*Fuente: Elaboración propia. Mikel Silván.*

Existen otros ejemplos de integración de la bicicleta en España, como es el caso Parc Natural Delta de l' Ebre con los carriles bici y rutas interpretativas para bicicleta que ofrecen miradores y lugares para la observación.

En la Vía Verde de la Senda del Oso se han desarrollado experiencias con bicicleta adaptada, que se han extendido a otros parques de la geografía española.

#### **5.7.4.3. Estudios para la señalización de rutas senderistas en los ENP.**

En relación al senderismo, se ha comentado en anteriores apartados que la FEDME es la federación deportiva competente para la homologación técnica de los senderos registrados como GR, PR y SL en España.

Los Espacios Naturales Protegidos disponen de una red propia de itinerarios interpretativos que en ocasiones coinciden en tramos con estos itinerarios



pedestres con una vocación más deportivo-excursionista. El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, junto al OAPN, viene celebrando desde 1999 seminarios sobre deportes de montaña y ENP, en colaboración con diversas CC.AA. y Federaciones de montañismo. En concreto, en dos seminarios estatales se han consensuado documentos relacionados con el senderismo y los ENP: el Seminario de Jaca sobre terminología de los deportes de montaña y el de Los Barrios (Cádiz) sobre senderismo y desarrollo rural. De entre sus conclusiones destacan dos:

- Establecer marcos de coordinación en la ordenación de la red de senderos de un Espacio Natural Protegido, para promover de forma racional y sostenible dicha red, evitando los impactos negativos sobre el medio y poniendo en valor los positivos. Para ello se establece la necesidad de realizar estudios que permitan obtener mayor información sobre las frecuencias de paso y los impactos para establecer medidas correctoras y preventivas.
- Promover mecanismos que enlacen los Planes Directores de senderos de la FEDME con las planificaciones y estrategias de las Administraciones ambientales, turísticas y de desarrollo rural en las diferentes Comunidades Autónomas, para conseguir una mayor coherencia de acción a medio y largo plazo.

En anteriores apartados se ha comentado cómo en algunos Manuales de Señalización se incluye en un Anexo el tratamiento de los GR y PR cuando discurren por un ENP. En otras CC.AA., son los propios Decretos reguladores de senderos los que establecen la posibilidad de Convenios de colaboración con las Federaciones de montañismo en materia de registro público de senderos, ordenación de los senderos en zonas de alto valor ecológico o apoyo a la creación y mantenimiento de los senderos en zonas forestales y espacios naturales.

Es especialmente importante el apoyo desde la Conselleria de Medio Ambiente de Valencia para apoyar la labor de mantenimiento y mejora de la señalización de los dos grandes GR europeos (GR 7 y GR 10) que atraviesan la Comunidad Valenciana, y que afectan a varios Parques Naturales y espacios forestales de gran interés excursionista. En la misma línea, la Consejería de Medio Ambiente de Murcia y la de Andalucía vienen trabajando para la integración de los GR y PR en los Parques, a través de Convenios o directrices técnicas. Los Parques de la Diputación de Barcelona, el Parque Nacional de Picos de Europa y Parques



pioneros en el senderismo como la Garrotxa ya incluyen en los postes y paneles la información e iconos de estos senderos internacionales.

En relación a itinerarios no motorizados adaptados en este tipo de espacios, tanto el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente como las CC.AA. vienen realizando un intenso trabajo de adaptación de equipamientos de uso público a personas con movilidad reducida. En materia de senderismo en diversos Parques de las Islas Canarias o en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido, se ha invertido en el senderismo adaptado, a partir de la compra de unas sillas especiales, “*jouettes*”, que son llevadas por familiares o grupos de voluntarios.



Figura 49: Señales Espacio de la Muntanya d'Alinyà.

Fuente: Fundació Territori i paisatge.

Por último, la Fundació Territori i Paisatge (Obra Social de Caixa Catalunya) aprobó hace años un Manual de señalización de la red de espacios que gestiona, incluyendo en su día las señales de las tres actividades no motorizadas.

En especial, es destacable la señalización de rutas senderistas que se ha realizado en el espacio de la Muntanya d'Alinyà (prepirineo de Lleida, 5.400 ha), mediante un inventario de caminos (con valor patrimonial, histórico, de usos tradicionales, ganaderos, senderos, etc.), un plan de manejo y gestión del espacio, con la compatibilización del uso público y la conservación de la biodiversidad, que plantea los caminos a cerrar al uso motorizado indiscriminado. Este proyecto se ha culminado con una red de itinerarios diseñados para el uso público, equipados con señalización, restauración de tramos, etc. y una selección de pistas cerradas al uso motorizado general.



### 5.7.5. Evolución de los itinerarios no motorizados en el contexto europeo.

Europarc viene trabajando desde hace años en el Plan de Acción a nivel estatal, pero de forma coordinada con el resto de países que forman parte de esta Federación Europea. Los diferentes Congresos, Jornadas y estudios a nivel europeo de estos últimos años han ayudado a que Europarc-España pueda orientar mejor los criterios y directrices en relación a aspectos del UP, a través de la recopilación de iniciativas interesantes en otros países, en relación a como gestionan los itinerarios no motorizados, la movilidad sostenible en espacios periurbanos o promueven el uso del transporte público como forma de acceder al espacio natural.

En este sentido se han realizado reuniones técnicas y Congresos a nivel europeo no sólo por Europarc sino también por el Ministerio, CC.AA. y otras Iniciativas (Congresos Europeos sobre Vías Verdes y senderismo, etc.) que han apuntado la necesidad de regular cada vez más el tráfico motorizado, ofreciendo alternativas de transporte público y colectivo, fomentando el acceso no motorizado en función de las peculiaridades y realidad de cada espacio (pedestre, ciclista, ecuestre, etc.).

La Comisión Europea y el Ministerio de Medio Ambiente apuestan no sólo por el fomento del acceso de los visitantes mediante medios no motorizados, no sólo por cuestiones de afección ambiental, sino dentro de una política más amplia de deporte, salud y potenciación de la observación pausada de los espacios naturales, que genera empleo verde en las poblaciones, locales a través de marcas y certificaciones de actividades de turismo sostenible (caso de la Carta Europea de Turismo Sostenible y la Q de Calidad en los ENP). En una concepción más amplia, las estrategias territoriales a nivel estatal y autonómico se van acercando cada vez más al modelo de uso sostenible del territorio, a través de la movilidad sostenible, que aunque afecta más a la población local como forma de desplazamiento menos contaminante, es cada vez más utilizada como parte de la planificación de las redes de itinerarios de UP en aquellos ENP cercanos a grandes ciudades, aéreas metropolitanas o destinos turísticos. El estudio de productos de turismo de montaña de la Secretaria General de Turismo así como las conclusiones de los Congresos Europeos sobre Parques Naturales, apuestan por el modelo de fomento del transporte público y rutas no motorizadas. Desde Europarc se ha promocionado en los parques adheridos a la CETS los productos y servicios de ecoturismo, y especialmente las actividades no motorizadas.



TURESPAÑA ha diseñado en 2009 el Club de producto ecoturismo en espacios naturales protegidos con CETS, acompañando esta acción con la edición del primer catálogo de ecoturismo en espacios protegidos con la Carta Europea, “Ecoturismo en España”. El vigente convenio TURESPAÑA-EUROPARC permitirá aumentar la masa crítica de empresas adheridas a la CETS: 260 empresas de turismo adheridas a mediados de 2011.

### 5.7.6. Experiencias y proyectos relacionados con los itinerarios no motorizados en España.

#### *La Marca Parque Naturales.*

En dos Comunidades Autónomas se ha aprobado y puesto en marcha la marca de productos y servicios asociados a los Parques Naturales. Es el caso de Andalucía y Castilla y León, donde las Consejerías de Medio Ambiente (Dirección General de ENP) en coordinación con otras Consejerías (Comercio, Turismo, Agricultura, Desarrollo Rural, etc.) han desarrollado un proceso de certificación ambiental de productos naturales, artesanales y servicios de turismo de naturaleza. En el caso de la Comunidad Valenciana, está a punto de aprobarse la norma de la marca, que incluye de forma similar a Andalucía, las tres tipologías, habiendo realizado un proceso de consenso de la norma con empresarios de turismo de naturaleza y productos, así como con el resto de Consejerías Implicadas.



Figura 50: Parque Natural de Penyagolosa (Castellón).

Fuente: Elaboración propia. Carlos Ferris.



En este proceso el mayor interés se ha producido en el sector servicios (hoteles, empresas de guías de turismo de naturaleza), donde las actividades no motorizadas forman parte importante de su oferta.

*La Carta Europea del Turismo Sostenible (CETS).*

La Carta Europea del Turismo Sostenible refleja la voluntad de las instituciones encargadas de la gestión de los Espacios Protegidos y de los profesionales del turismo de favorecer un turismo que cumpla los principios del desarrollo sostenible.

Al adherirse a la Carta, el espacio protegido elige adoptar un desarrollo turístico compatible con los principios del desarrollo sostenible. También se compromete a favorecer la coherencia de las acciones que se lleven a cabo en el territorio y a tener en cuenta una perspectiva a largo plazo de la gestión del área.

Europarc ha editado una Guía para la adhesión de las empresas turísticas a la CETS en 2010, que establecen una serie de condiciones a través de las Buenas prácticas: cómo pueden contribuir las empresas turísticas a la sostenibilidad del turismo en los Espacios Naturales Protegidos para:

- Mejorar su oferta y su conexión con el Espacio Natural Protegido
- Mejorar su comportamiento ambiental
- Apoyar a la economía local, la conservación del patrimonio y la responsabilidad social de la empresa

Actualmente, en la primera fase según la Guía de Europarc, hay 30 Parques adheridos (2009). En la segunda fase son las empresas turísticas ubicadas en un Espacio Natural Protegido acreditado o que desarrollan su oferta en él las que se pueden adherir a la Carta. En el año 2010 existían cerca de 200 empresas en esta situación. La Carta prevé una tercera fase en la que serán las agencias de viajes las que puedan adherirse a la Carta Europea de Turismo Sostenible.

El Parque Natural de la Zona Volcánica de la Garrotxa fue el primer Espacio Natural Protegido en España que obtuvo la Carta Europea de Turismo Sostenible, en el 2001. Destacan entre sus proyectos la red de puntos de información colaborador con hoteles, restaurantes, etc. y el Proyecto de Senderismo Itinerànnia.

En el Parque Nacional de Sierra Nevada se han acreditado empresas de turismo deportivo en la naturaleza (senderismo, bicicleta de montaña, deportes de invierno, alpinismo, montañismo, escalada, descenso de barrancos), que no ofrecen



actividades con vehículos a motor, aplicando en todas ellas elementos de interpretación y conservación del patrimonio.

En el Parque de Doñana la implicación de estas empresas llega a una colaboración más allá de la actividad empresarial ya que varias de ellas han incorporado en su programa de actuaciones a tres años la detección y comunicación al Espacio Natural Protegido de las incidencias en equipamientos de uso público y el avistamiento de especies de flora y fauna emblemáticas y de interés para la gestión del espacio protegido. Especialmente interesante es la iniciativa con empresas de turismo ecuestre y de ornitología con paseos a pie.



Figura 51: Señalización de senderos del Parque Natural del Moncayo  
Fuente: Elaboración propia. Félix Ajona.

## 5.8. Anillos Verdes

### 5.8.1. Introducción

Como consecuencia de la creciente preocupación por lo que se ha denominado “naturalización de la ciudad”, que hace alusión al desarrollo de estrategias para promover la naturaleza en la vida de las metrópolis, son varias las ciudades españolas que, en los últimos años, han puesto en marcha programas para recuperar riberas o playas, mejorar la calidad de las aguas o crear nuevos espacios verdes.

No se trata tan sólo de ofrecer a los habitantes de las ciudades más parques para pasear; el cambio principal está en integrar los espacios verdes con el resto de políticas municipales; por ejemplo, usándolos para articular una red de



desplazamiento alternativa al automóvil, creando vías cerradas al tráfico motorizado u ofreciendo servicios como el alquiler de bicicletas.

Todos estos fines son los que persiguen los Anillos Verdes, que podrían definirse como cinturones de ronda para quienes no usan el automóvil. Se fundamentan principalmente en la rehabilitación de espacios naturales en la periferia y la construcción de Vías Verdes que los unan, tanto entre sí como con el centro de la ciudad y con el exterior.

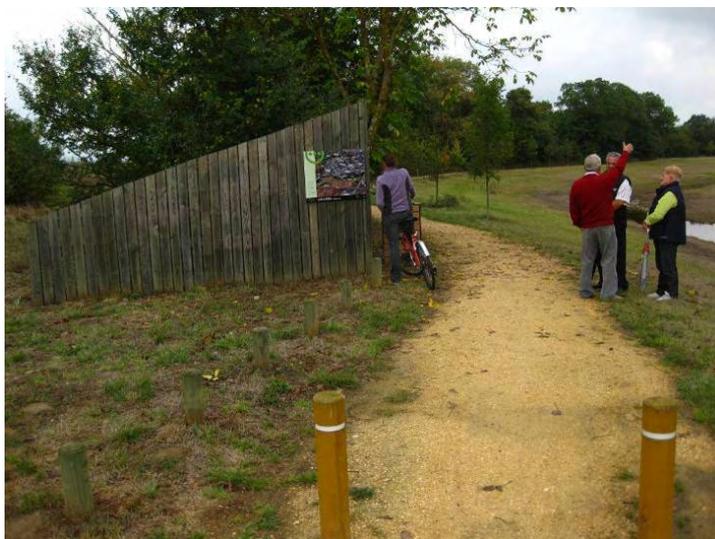
De esta manera, se trata de unir el medio urbano con el medio rural y campo tratando de conseguir varios objetivos: promover la conservación de los enclaves naturales y la restauración de los espacios recuperables, mejorar la accesibilidad ecológica entre las zonas verdes urbanas y los espacios naturales, responder a la demanda ciudadana de lugares de ocio al aire libre y proteger a la vez de visitas los espacios más sensibles, fomentar la educación ambiental y facilitar los desplazamientos a pie o en bicicleta.

### 5.8.2. Antecedentes

El concepto de los Anillos Verdes cuenta con precedentes que se pueden remontar hasta el *Green Belt* de Londres, creado por ley en 1928. Años más tarde, la concepción actual de Anillos Verdes se remonta a la Cumbre de Río de 1992, cuando casi 200 países suscribieron el acuerdo Agenda 21. En 1994 se trasladó esta obligación al ámbito municipal, por lo que se aprobó en la conferencia de Aalborg (Dinamarca), la Carta de Aalborg, documento fundacional de la Agenda 21 Local, en pro de un desarrollo sostenible.

Pionero en España es el caso de Vitoria, que ya data de comienzos de la década de los 90 del siglo XX; por su veteranía y éxito, ha sido un modelo para otras muchas ciudades y ha recibido distintos galardones internacionales. Tras ella, han ido culminándose, cada uno con sus características propias, otros Anillos Verdes, con el mismo espíritu de unir en un continuo alrededor de la ciudad los enclaves naturales destacados y permitir llegar a ellos desde el centro urbano.

En 2007, Madrid inauguró un circuito de 64,2 km que conecta 17 parques, con el objetivo de llegar a los 575 km de carriles bici en el año 2016.



*Figura 52: Anillo Verde de Vitoria.*

*Fuente: Elaboración propia. Félix Ajona.*

Zaragoza presentó el suyo, de poco más de 30 km, en la primavera de 2008, dentro de las obras con motivo de su Exposición Internacional, y con la recuperación de las riberas del Ebro como principal reclamo.

Por su parte, Barcelona cuenta con diversos tramos de la llamada Ronda Verde de Barcelona. La idea es llevar a cabo un recorrido de unos 60 km que rodee la ciudad, y que a través del Besós cree también una conexión entre el Vallés y el mar.

El anillo de Bilbao es coincidente con el denominado Gran Sendero de Bilbao y el anillo de Burgos recibe el nombre de Cinturón Verde.

Existen además proyectos similares, en distinto grado de ejecución, en ciudades como Valladolid o Valencia, aunque el resultado actual no deja de ser considerado pobre por los colectivos sociales, como ecologistas o ciclistas.

Con todo, estas vías ya permiten en las ciudades señaladas un sinfín de recorridos, cómodos y accesibles para todos, para caminantes y ciclistas; paseos que permiten a los vecinos y visitantes disfrutar de paisajes naturales insospechados y que muestran una cara inesperada de las grandes ciudades.

La filosofía de estos senderos se basa en el disfrute de los espacios naturales y urbanos de la ciudad. Dependiendo de las características de cada localidad unos u otros tendrán mayor o menor impacto. No obstante, la existencia de tejido humano hace que la demanda sea siempre un elemento fijo, que los hace justificables.



### 5.8.3. Descripción Anillos Verdes

En la Tabla 16 se pueden consultar las principales características de los Anillos Verdes existentes.



Denominación	Promotor	Longitud	Situación	Página Web	Contacto	Observaciones
<b>Anillo Verde de Vitoria</b>	Ayuntamiento Vitoria		Realizado	<a href="http://www.vitoria-gasteiz.org">www.vitoria-gasteiz.org</a>	Ayuntamiento Vitoria. <a href="http://www.vitoria-gasteiz.org">www.vitoria-gasteiz.org</a>	Edición de la revista +Verde
<b>Ronda Verde de Barcelona</b>	Ayuntamiento Barcelona	60 km	Realizado	<a href="http://www.ccbnes.org/ronda_verda">www.ccbnes.org/ronda_verda</a>	Comissió Cívica de la Bicicleta <a href="http://www.bcn.es">www.bcn.es</a> . <a href="http://www.bicing.com">www.bicing.com</a>	Magnífica red de bici que ayuda a la difusión de la Ronda
<b>Anillo Verde Ciclista de Madrid</b>	Ayuntamiento Madrid	64 km	Realizado. Falta adecuar algún tramo	<a href="http://www.munimadrid.es">www.munimadrid.es</a>	Ayuntamiento Madrid. <a href="http://www.madrid.es">www.madrid.es</a> Asociación cicloturista Pedalibre <a href="http://www.pedalibre.org">www.pedalibre.org</a>	Cuenta con un foro de Internet
<b>Cinturón Verde de Burgos</b>	Ayuntamiento Burgos		Realizado	<a href="http://www.aytoburgos.es">www.aytoburgos.es</a>	Ayuntamiento Burgos. <a href="http://www.aytoburgos.es">www.aytoburgos.es</a>	Senderos interpretativos autoguiados
<b>Anillo Verde de Bilbao</b>	Ayuntamiento Bilbao	71 km	Realizado	<a href="http://www.bilbao.net">www.bilbao.net</a>	-	Coincidencia con el Gran Recorrido de Bilbao
<b>Anillo Verde de Zaragoza</b>	Ayuntamiento Zaragoza	30,2 km	Realizado. Falta adecuar algún tramo	<a href="http://www.zaragoza.es">www.zaragoza.es</a>	Ayuntamiento Zaragoza. <a href="http://www.zaragoza.es">www.zaragoza.es</a>	Regeneración de las riberas
<b>Anillo Verde de Valencia</b>	Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana	0,5 km realizados 46 km en proyecto	En proyecto	<a href="http://www.cit.gva.es">www.cit.gva.es</a>	Conselleria de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat Valenciana. <a href="http://www.cit.gva.es">www.cit.gva.es</a>	-
<b>Anillo Verde de Valladolid</b>	Ayuntamiento Valladolid	64,5 km en proyecto	En proyecto	<a href="http://www.ava.es">www.ava.es</a>	Federación de Vecinos de Valladolid <a href="http://www.vecinosvalladolid.org">www.vecinosvalladolid.org</a>	Gran apoyo popular

Tabla 16: Anillos Verdes.

Fuente: Elaboración propia.



### 5.8.3.1. Anillo Verde de Vitoria

Este itinerario se concibió con el propósito de dar una solución integral a los problemas de la periferia urbana de Vitoria-Gasteiz, debido al estado de degradación que presentaba. Se trata de un modelo de éxito, cuya filosofía se ha basado, desde siempre, en un ambicioso plan de restauración y recuperación ambiental por la periferia de la ciudad. La idea es la de recuperar el valor ecológico y social de este espacio, a través de la creación de un continuo natural alrededor de la urbe, articulado por diversos enclaves de alto valor ecológico y paisajístico. El acierto de su filosofía se ha visto recompensado con la concesión del VIII Premio a las Buenas Prácticas de Naciones Unidas, concedido en Dubai a finales de 2010.

Al margen del recorrido puro, en torno al Anillo Verde de Vitoria se llevan a cabo actividades que acercan a la sociedad a esta infraestructura. Así se han programado diversas acciones dirigidas a escolares, familias y público en general, a través de talleres gratuitos, o visitas guiadas para el conocimiento del medio y el entorno de esta infraestructura.

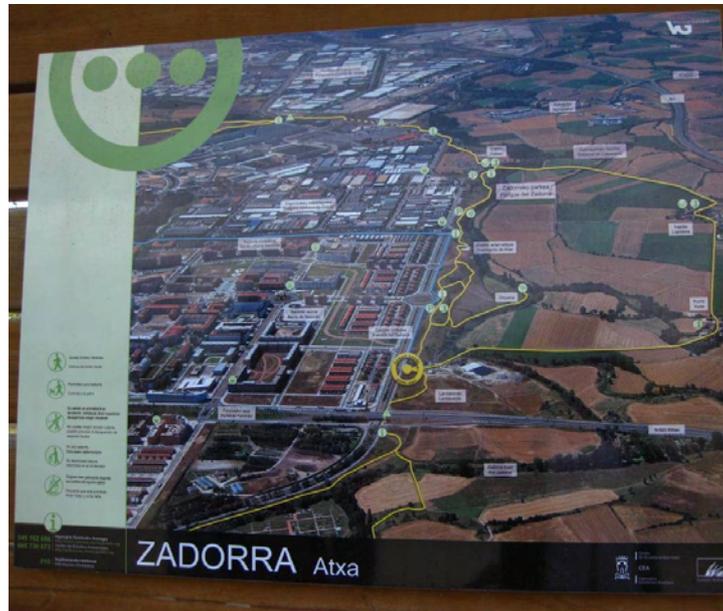


Figura 53: Anillo Verde de Vitoria.

Fuente: [www.vitoria-gasteiz.org](http://www.vitoria-gasteiz.org)

Esta infraestructura cuenta con un importante abanico de recursos: buenas infraestructuras, puntos de información, Centro de Estudios y Documentación Ambiental, de Humedales (Ataria), Observatorio de Aves (dentro del Convenio RAMSAR), huertas ecológicas, excelente señalización, la publicación de un boletín



sobre el Anillo accesible a todo el mundo en papel y por Internet y una completa agenda de actividades. No obstante, todo ello implica un enorme mantenimiento de todos estos servicios, lo que conlleva un enorme esfuerzo humano y económico.

#### **5.8.3.2. Ronda Verde de Barcelona**

Se trata de un itinerario ciclista semi-urbano de unos 60 km que circunvala la ciudad de Barcelona pasando por los distintos términos municipales de su entorno: L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cerdanyola del Vallès, Montcada i Reixac, Santa Coloma de Gramanet y Sant Adrià de Besòs. También existe una variante que amplía la ronda e incorpora la ciudad de Badalona.

La Ronda Verde de Barcelona se plantea como un itinerario ciclista de ocio que transcurre por parques, jardines y grandes avenidas, pero que también se encuentra integrado en las redes ciclistas básicas de los municipios por donde transcurre. Cuenta con una señalización uniforme, donde se informa de las distintas conexiones con las redes locales y los principales puntos de interés cultural.

#### **5.8.3.3. Anillo Verde Ciclista de Madrid**

El Anillo Verde Ciclista de Madrid es una infraestructura de 64 km para uso ciclista (dos carriles) y una calzada para peatones, a lo largo de la cual se disponen un buen número de áreas de descanso. Este anillo une distintos barrios y distritos madrileños y recupera “espacios muertos” en los límites de estas áreas.

Su plataforma ciclable cuenta con una anchura de 6 m y un firme microaglomerado que permite un cómodo tránsito de ciclistas y patinadores, incluso de noche, pues gran parte del trazado está iluminado. Este recorrido tiene unos suaves desniveles y sólo en algunos puntos del trazado puede darse algún problema de orientación debido a la falta de señalización.

Este circuito se caracteriza por ser un circuito largo y variado, además de cómodo y amplio, que enlaza con otras vías ciclistas, y con comunicaciones con medios de transporte público, como el metro y el tren. A ello se une que es una forma nueva de conocer la capital. Los usuarios responden y utilizan bastante esta infraestructura. No en vano, se celebran pruebas como la Vuelta Nocturna al Anillo Verde Ciclista, cuya primera edición se llevó a cabo en septiembre de 2008. Cuenta además con un foro por Internet, lo que demuestra el amplio tejido social que gira en torno a esta obra. Sin embargo, como aspectos negativos destacan el estado de deterioro del firme de la zona sur; los múltiples cruces, que producen numerosos parones y cortes



de ritmo, y la existencia de muchos puntos negros con mala o nula señalización, por lo que, en conjunto, no se puede considerar como una vía útil de transporte.



Figura 54: Anillo Verde Madrid.

Fuente: [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es)

#### 5.8.3.4. Cinturón Verde de Burgos

Sus inicios se remontan a 2004, cuando se firmó un convenio de colaboración entre Caja Burgos, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Burgos para repoblar 199,55 ha en la zona del cerro del Castillo y realizar una serie de senderos interpretativos autoguiados con la finalidad de conocer su vegetación y fauna. Los senderos son los siguientes: del Castillo; Fuentes Blancas; Villafría E y O; Monte Bellavista y el cerro de San Miguel. Este itinerario cuenta con una alta probabilidad de éxito ya que es una población con unas magníficas condiciones geográficas, y un conjunto de caminos bien diseñados que recorren sus valores naturales. El problema es que no existe un buen conocimiento de este recorrido por parte de la población, debido a la falta de información y publicidad sobre el mismo.

#### 5.8.3.5. Anillo Verde de Bilbao

Se encuentra vinculado al sendero de Gran Recorrido de Bilbao, que cuenta con 71 km de recorrido. Este camino avanza entre parques urbanos y forestales, mimetizándose con la geografía montañosa de la ciudad. En 2006 (año de su inicio), contaba con 27 ha y en 2010 se han alcanzado las 134 ha.



Este recorrido cuenta con una buena señalética y una excelente red de zonas de recreo, descanso y parques infantiles. No obstante, su vinculación al sendero de Gran Recorrido de Bilbao le quita cierta entidad de Anillo Verde.



Figura 55: Anillo Verde Bilbao.

Fuente: [www.bilbao.net](http://www.bilbao.net)

### 5.8.3.6. Anillo Verde de Zaragoza

Este recorrido de 30,2 km está destinado a ciclistas, patinadores y paseantes y fue iniciado en 2008, con el impulso de la celebración de EXPO Zaragoza 2008. Constituyó una excelente idea que ha dinamizado las riberas tanto del río Ebro como las del Canal Imperial de Aragón. En conjunto, es una infraestructura con grandes posibilidades en una ciudad que supera los 675.000 habitantes.

La obra recorre valiosos parajes naturales, como los distintos sotos o bosques de ribera que ornar la orla del Ebro y las orillas del Canal Imperial. A la vez, transita por espacios urbanos de ahora y de antes, uniendo los distintos parques realizados en la ciudad.

Esta infraestructura ha servido para cambiar totalmente la fisonomía de las riberas de Zaragoza, creando nuevas áreas urbanas y transformando algunas de ellas muy degradadas. Además, desde un primer momento, la demanda social hacia esta obra ha sido masiva, siendo muy utilizada por los ciudadanos en el día a día. Sin embargo, no existe un buen conocimiento de la señalética y, además, no hay una continuidad completa, ya que falta algún tramo por acabar, y mejorar la señalización en los cruces, especialmente en la zona SE, SO y NO. También existe cierta



carencia a la hora de plasmar la filosofía del mismo a la sociedad, no quedando muy clara.

#### **5.8.3.7. Anillo Verde de Valencia (en fase de ejecución)**

Se trata del más reciente en España, y responde a una propuesta de crear un perímetro peatonal y ciclista de 46 km que rodee la ciudad de Valencia.

Las obras se iniciaron en julio de 2010 a cargo de los fondos del Plan de Inversiones Productivas del Plan Confianza, dirigido, entre otras cosas, a la conservación rural y medioambiental. Por ello, se encuentra en el primer estadio del proceso, con apenas unos 500 m de obra realizada.

Sus posibilidades son enormes, especialmente por la posible demanda de una ciudad de más de 800.000 habitantes. Además existe un compromiso político para su desarrollo total.

#### **5.8.3.8. Anillo Verde de Valladolid (en proyecto)**

Los primeros pasos relacionados con este itinerario se dieron hace 15 años, cuando se conectó con carril bici la Plaza de Santa Cruz y la nueva zona de facultades. En la actualidad, cuenta con 64,5 km y con una amplia previsión de aumentarlo hacia otras zonas, aprovechando, en muchos casos, las nuevas infraestructuras y las zonas residenciales más recientes.

Lo más destacado de este recorrido es su apoyo vecinal; la Federación de Vecinos de Valladolid apoya totalmente esta iniciativa y aporta propuestas constructivas hacia ella. El uso de esta infraestructura ha aumentado considerablemente en los barrios de nueva creación por los que discurre esta obra. El principal problema que se plantea es que sólo un cuarto de estas vías tienen continuidad, especialmente en su comunicación con el centro de la ciudad. A ello se une la situación de crisis económica imperante, que está motivando sustanciales retrasos en su desarrollo. Ello conlleva que muchos ciudadanos hayan dejado de utilizar la bicicleta, debido a las evidentes incomodidades que generan las obras y la no conclusión definitiva del anillo.



## 5.9. Caminos Fluviales

### 5.9.1. Introducción

Las vías de servicio minero, forestal e hidráulico tienen en común, salvo excepciones de propiedad particular, el carácter de patrimonio estatal, regional o local, al servicio de la explotación minera, limpieza y vigilancia forestal, construcción de presas y mantenimientos de embalses, así como el derecho de paso para personas y cabalgaduras, prohibiéndose a menudo el paso de vehículos motorizados. Estas vías de servicio suelen ser pistas compactas no asfaltadas que bordean embalses, siguen canales de riego-navegación marginados por caminos de sirga y contrasirga para el arrastre, sirven a zonas de colonización interior o airean junto a cortafuegos la masa arbórea autóctona o de repoblación. Las vías de servicio paraindustrial atraviesan áreas donde la naturaleza del agua, el bosque o el roquedo se compenetran con el ingenio hidráulico, forestal y minero, y nos facilitan el tránsito y el disfrute de sensaciones, panoramas y detalles siempre sorprendentes.

En este apartado se van a analizar los recorridos siguiendo vías fluviales, representadas por caminos fluviales, corredores fluviales, vías de servicio de canales o caminos de sirga.

En su mayor parte, todos los caminos fluviales señalizados están realizados a instancias de las Confederaciones Hidrográficas (Ebro, Júcar, Guadalquivir, etc.), de sociedades estatales (AcuaDuero-Aguas del Duero, Acuamed- Aguas de las Cuencas Mediterráneas, Acuasur-Aguas de las cuencas del Sur, etc.) dependientes del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, aunque también intervienen directamente los ayuntamientos y colectivos no gubernamentales o de voluntariado. Es por ello que la información sobre los diferentes recorridos es absolutamente dispersa y tan sólo ha sido posible encontrar algunas actuaciones puntuales en diferentes puntos de la geografía española.

En este apartado no se tienen en cuenta aquellos Caminos Naturales que siguen el trazado de ríos, es el caso del CN del Ebro o el de canales, el CN Canal de M<sup>a</sup> Cristina y sus ramales (Albacete), CN Pedro Saputo (Huesca) o el CN Sèquia (Lleida), entre otros.



## 5.9.2. Clasificación de itinerarios

### *Caminos Fluviales*

Al no existir una definición clara, en este estudio se han definido como aquellos recorridos que avanzan por zonas de influencia de ríos, barrancos, canales de riego, etc. y que se han acondicionado/señalizado para ser recorridos con un uso turístico. En la Tabla 17 se han recogido los principales Caminos Fluviales y, posteriormente, se detallan en el texto los aspectos más relevantes de cada uno de ellos.

Denominación	CC.AA.	Longitud (km)	Promotor	Situación
<b>Senda Fluvial del Río Alfambra</b>	Aragón	-	C.H. del Júcar	En proyecto
<b>Sendero fluvial Muel-Mezalocha</b>	Aragón	3	C.H. del Ebro, Ayto. Muel, y Proyecto VoluntaRíos	Finalizado
<b>Sendero Fluvial Canal - Plaza</b>	Aragón	-	C.H. del Ebro y Proyecto VoluntaRíos	Finalizado
<b>Sendero Fluvial Río Camarena o Fuente Blanquilla</b>	Aragón	8,4	-	Finalizado
<b>Senda fluvial Desiderio</b>	Aragón	4	C.H. del Júcar	Finalizado
<b>Ruta Fluvial del Guadalope</b>	Aragón	-	-	En ejecución
<b>Sendero Fluvial del Caño</b>	Aragón	-	-	
<b>Camino Fluvial de Covadonga</b>	Principado de Asturias	-	C.H. del Norte	Finalizado
<b>Ruta del Agua</b>	Principado de Asturias	14	-	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Río Gévora (Comarca Los Baldíos)*</b>	Extremadura	21	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Río Zapatón (Comarca Los Baldíos)*</b>	Extremadura	33,5	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Río Gadiana (Comarca Olivenza)*</b>	Extremadura	21	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Rivera de Alconchel (Comarca Olivenza)*</b>	Extremadura	39	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Rivera de Nogales (Comarca Olivenza)*</b>	Extremadura	35	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Río Alcarrache (Comarca Olivenza)*</b>	Extremadura	34	Diputación de Badajoz	Finalizado



Denominación	CC.AA	Longitud (km)	Promotor	Situación
<b>Corredor Ecofluvial Río Ardila Interior (Comarca Sierra Suroeste)*</b>	Extremadura	13	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Corredor Ecofluvial Río Ardila Transfronterizo (Comarca Sierra Suroeste)*</b>	Extremadura	30	Diputación de Badajoz	Finalizado
<b>Sendero fluvial desde Tortosa a la desembocadura (MI)</b>	Cataluña	35	ACUAMED	En ejecución
<b>Sendero fluvial desde Riba-roja a Tortosa (GR 99)</b>	Cataluña	-	ACUAMED	-
<b>Red de itinerarios deltaicos (Parque Natural)</b>	Cataluña	-	ACUAMED	-
<b>Sendero fluvial desde Amposta a la desembocadura por el margen derecho</b>	Cataluña	-	ACUAMED	Finalizado
<b>Paseo peatonal del río Serpis</b>	Comunidad Valenciana	-	ACUAMED	En ejecución

Tabla 17: Caminos Fluviales. (\*) Se considera el cómputo de la longitud de todas las rutas que engloba.

Fuente: Elaboración propia.

A continuación se desarrollan las principales características de los distintos itinerarios por Comunidades Autónomas.

## Aragón

### *Senda Fluvial del Río Alfambra*

Esta senda se enmarca dentro del proyecto “Acondicionamiento y fomento del uso social y recreativo de las riberas del río Alfambra entre los estrechos de los Alcamines, el término municipal de Villalba Alta y Teruel”, realizado por la Confederación Hidrográfica del Júcar.

Las propuestas se dividen en tres líneas básicas de actuación: la adecuación hidráulica, ambiental y paisajística de este entorno y la adecuación social e integración de este espacio, mediante la creación de una senda señalizada dotada de áreas estanciales y cartelería informática, accesible a todo tipo de visitantes y por último la rehabilitación de fuentes y manantiales. Se pretende realizar la conexión de una serie de caminos rurales que transcurren paralelos al cauce para lograr una senda fluvial por la que se pueda recorrer gran parte del río Alfambra.



Figura 56: Senda Fluvial río Alfambra.

Fuente: Archivo Prames.

### *Sendero Fluvial Muel-Mezalocha*

La ejecución de este sendero se enmarca en el Proyecto *VoluntaRíos*, con la colaboración de la Confederación Hidrográfica del Ebro y del Ayuntamiento de Muel. El sendero parte desde Muel y discurre por un tramo de 3 km del río Huerva por su margen derecha.

### *Sendero Fluvial Canal-PlaZa*

Este sendero transcurre por un tramo abierto en un soto del Canal Imperial a la altura del Parque PlaZa y se ha realizado a propuesta del Proyecto *VoluntaRíos* y con el apoyo de la Confederación Hidrográfica del Ebro. En este mismo soto, se vienen realizando actividades de educación y voluntariado ambiental desde hace varios años.

### *Sendero Fluvial Río Camarena o Fuente Blanquilla*

Este sendero une el molino de Camarena y el refugio de Rabadá y Navarro para regresar de nuevo a Camarena de la Sierra. La ruta avanza en algún tramo siguiendo el trazado del GR 10 y el GR 8 por caminos de tierra, sendas y caminos



asfaltados. Cuenta con un mirador y escalones y barandillas de madera en el entorno del molino de Camarena.

#### *Senda fluvial Desiderio*

Parte desde la población de Arcos de Salinas y llega a la cascada de los Baños, donde se ha realizado un área de descanso y un mirador. Pasa en su trazado varias fuentes de la localidad y de sus alrededores.

Ha sido llevado a cabo por la Confederación Hidrográfica del Júcar y se trata de un sendero totalmente señalizado, en el que se han habilitado escalones y dos pasos por el río Arcos que se superan mediante pasos de piedra (pasaderas).

#### *Ruta Fluvial del Guadalope*

Se han puesto en marcha nueve rutas fluviales, tras el proyecto de Parque Fluvial, en el curso alto y medio del Guadalope y por sus afluentes Pitarque, Val de Jarque, Bergantes, Bordón y Guadalopillo. Su mejora y señalización está siendo realizada en el marco del Plan de Recuperación de Riberas y facilitará, una vez finalizada en un futuro próximo, un conocimiento más completo del Parque Cultural del Maestrazgo. Su recorrido que discurre por pistas y caminos, coincide con diferentes senderos señalizados como los PR-TE 10, 64, 65 y el GR 8.

#### *Sendero Fluvial del Caño*

Ubicado en el municipio de Cuevas de Almudén (Teruel), este recorrido discurre a lo largo del río Caño, siguiendo las marcas del PR-TE 65. No cuenta con señalética propia, sólo la del PR, hasta Cuevas de Almudén. Desde Cuevas cuenta con unas señales en el pueblo que dirigen hacia su nacimiento, al Norte de la localidad. Se trata de un recorrido perfectamente adaptado, con mesas y barandillas de madera.



## Principado de Asturias

### *Camino Fluvial de Covadonga*

Se ubica en Cangas de Onís y fue realizado por la Confederación Hidrográfica del Norte en 1999.



Figura 57: Camino Fluvial de Covadonga.

Fuente: Archivo Prames.

### *Ruta del Agua*

Recorrido de cinco horas, situado en la zona oeste de Asturias, recorriendo la zona de Taramundi-La Granda-Esquios-Veigas-Teixois-Taramundi, y pasando por el río Turia, la cascada del Salto de Agua y el puente de La Salgueira.

## Extremadura

En la provincia de Badajoz, se ha desarrollado el proyecto "Corredores Ecofluviales", diseñados y gestionados por el Área de Desarrollo Local de la Diputación de Badajoz y cofinanciado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional que trata, entre otras acciones, de poner en valor distintas áreas naturales y de elementos patrimoniales en entornos emplazados en las





cuencas fluviales de varios ríos de la provincia de Badajoz. En una primera fase se diseñaron ocho corredores fluviales que constituyen diecinueve rutas. Estos recorridos atraviesan las comarcas de los Baldíos (al norte de la ciudad de Badajoz), Olivenza y Sierra Suroeste, y transcurren junto a los cursos de los ríos Gévora, Zapatón, Guadiana a la altura de Olivenza, riera de Nogales, riera de Alconchel, Alcarrache y dos áreas del río Ardila: denominadas Ardila interior y Ardila transfronterizo. Los corredores ecofluviales son los siguientes:

- Corredor Ecofluvial Río Gévora (Comarca Los Baldíos)
- Corredor Ecofluvial Río Zapatón (Comarca Los Baldíos)
- Corredor Ecofluvial Río Guadiana (Comarca Olivenza)
- Corredor Ecofluvial Riera de Alconchel (Comarca Olivenza)
- Corredor Ecofluvial Riera de Nogales (Comarca Olivenza)
- Corredor Ecofluvial Río Alcarrache (Comarca Olivenza)
- Corredor Ecofluvial Río Ardila Interior (Comarca Sierra Suroeste)
- Corredor Ecofluvial Río Ardila Transfronterizo (Comarca Sierra Suroeste)

Se prevé una segunda fase del proyecto, en el que se señalarán más corredores en el resto de comarcas.

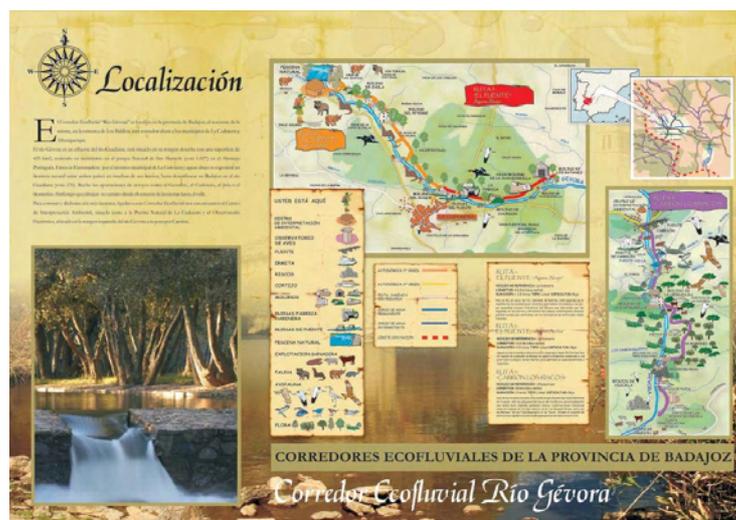


Figura 58: Panelería informativa Corredores Ecofluviales en Badajoz.

Fuente: [www. http://web.dip-badajoz.es/proyectos/coeco/index.php?modulo=portada](http://web.dip-badajoz.es/proyectos/coeco/index.php?modulo=portada)



En cada Corredor Ecofluvial se ha instalado un Centro de Interpretación Ambiental, así como un observatorio faunístico, donde se ofrece información sobre el corredor, sus rutas, los puntos de interés y los ecosistemas que se visitan. Las rutas se encuentran señalizadas con marcas de pintura distintivas de los PR y SL.

### **Cataluña**

Dentro del ámbito de la Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas Mediterráneas (AcuaMed), financiada por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, uno de los ejes de intervención integrantes del Plan Integral de Protección del Delta del Ebro consiste en la creación de un modelo de turismo sostenible. En él se integran una serie de medidas entre las que destaca una Red de senderos, paseos y carriles bici (Red BTT). En concreto, los senderos fluviales que se pretende acometer en base a este plan son los siguientes:

- Sendero fluvial desde Tortosa a la desembocadura (MI).
- Sendero fluvial desde Riba-roja a Tortosa (GR 99)
- Red de itinerarios deltaicos (Parque Natural).
- Sendero fluvial desde Amposta a la desembocadura por el margen derecho. Este último ya se ha finalizado y se encuentra en uso.

### **Comunidad Valenciana**

Al igual que en el caso anterior, otro de los proyectos realizados por Acuamed es el acondicionamiento de un paseo peatonal en el río Serpis (Gandía-Valencia). Se trata de una actuación que se incluye en el marco de la Fase I para la realización de las obras destinadas a la prevención de inundaciones en esta localidad.

Esta obra está realizada a lo largo de los diferentes tramos del cauce del río Serpis. Para su realización se han aprovechado las terrazas fluviales y las obras de defensa.

### ***Canales y Caminos de Sirga***

El Camino de Sirga es un camino o calle que deben dejar los propietarios ribereños a ríos o canales; en ese lugar no pueden hacer construcciones, ni reparar las existentes, ni deteriorar el terreno. Esta denominación proviene de las cuerdas conocidas como sirgas, con las que se remolcaban los barcos desde la orilla, contra



la corriente, por lo cual se necesitaba un espacio en la orilla para efectuar esa tarea. Actualmente no se utilizan las sirgas o cuerdas pues existen remolcadores.

Ya el Derecho Romano recogía elementos legales de estos caminos. En España, actualmente, se halla legislada en el artículo 553 del Código Civil, como servidumbre de uso público para interés de la flotación, navegación, pesca y salvamento. La doctrina predominante considera que el Camino de Sirga es del propietario ribereño y no del dominio público del Estado.

Un ejemplo de este tipo de caminos se encuentra en el Camino de Sirga del Delta, que nace del proyecto “Restauración integral del bosque de ribera en el tramo del río Ebro entre Tortosa y la desembocadura”, desarrollado por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. El itinerario que recorre es Amposta - Balada - Sant Jaume - Migjorn, con una longitud de 43,2km (ida y vuelta) y firme tipo tierra.

Respecto a los caminos vinculados a canales, un ejemplo de actuación en canales es el realizado en el Canal de Castilla en el que se han realizado obras de acondicionamiento a través del Proyecto *Recuperación Hidrológica y Ambiental del entorno del Canal de Castilla*, hace unos dos años. Dichas actuaciones fueron llevadas a cabo por Aguas del Duero (AcuaDuero), organismo de la Confederación Hidrográfica del Duero.

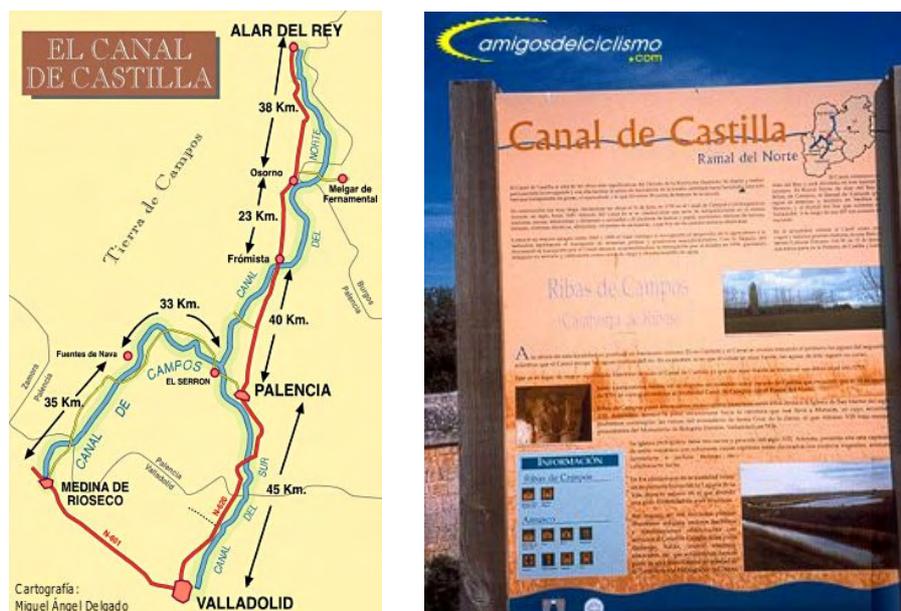


Figura 59: Panelería informativa Canal Castilla.



Con este Proyecto, que abarca los 207 km de recorrido del Canal de Castilla, se acondicionan los caminos (pistas) que utilizaban los animales de tiro para arrastrar las barcazas que navegaban por el Canal por ambas márgenes, para poder ser recorridos exclusivamente a pie o en bici; no estando autorizado uso de vehículos a motor (excepto para la explotación de la propia cuenca). Las entidades participantes fueron la Junta de Castilla y León y las Diputaciones Provinciales de Palencia y Burgos.

La idea principal del proyecto es la división del Canal en tramos de aproximadamente 5 km. en los que se ubicarían áreas de descanso y el tratamiento en cada una de ellas es variable en función de sus características. Básicamente consiste en la plantación de diversas especies vegetales, acondicionamiento de accesos, señalización y mobiliario urbano en algunos casos. Igualmente se acondicionarán vías de paso de 2-2,5 metros de anchura, en aquellos puntos donde los caminos de sirga no sean transitables para posibilitar el uso y disfrute de los visitantes a pie o en bicicleta.

En definitiva se trata de aprovechar la estructura lineal del Canal de Castilla para trazar un eje ecológico, social y cultural que atraviese esa gran superficie, deforestada hace siglos para su cultivo. Entre las actuaciones planteadas destacan el acondicionamiento de sendas peatonales, caminos de sirga, etc.



## 5.10. Itinerarios temáticos de especial relevancia histórica

### 5.10.1. Camino del Cid

#### 5.10.1.1. Introducción

Esta ruta pretende introducirse en la figura de este personaje histórico castellano del siglo XI. Sus hazañas se recogen en el Cantar de Mío Cid, Cantar de Gesta anónimo de finales del siglo XIII y comienzos del XIII copiado por Pedro Abad a inicios del siglo XIV, que navega entre la historia y la leyenda.

El Camino del Cid es, en esencia, un itinerario literario, pues hunde sus raíces en el Cantar del Mío Cid, si bien el substrato histórico es evidente en muchos de sus tramos. Las principales razones por las que se adoptó el Cantar como principal referente a la hora de diseñar los trazados del Camino del Cid en perjuicio de lugares con una fuerte impronta “cidiana” son los siguientes:



- La imposibilidad de trazar un camino histórico fidedigno, debido a la escasez de fuentes y a la inexactitud de las mismas. Se desconoce qué caminos pudo seguir el Cid histórico en sus desplazamientos, debido a la imprecisión de las fuentes, el desconocimiento en muchos casos de los caminos existentes en la época y las alteraciones que por cuestiones geoestratégicas o de otra índole tuviera necesidad de realizar.
- En el muy improbable caso de que pudieran determinarse estos itinerarios, su gran longitud imposibilitaría su configuración como recurso turístico, pues el Cid histórico recorrió, al margen de las provincias representadas en esta ruta, otras tan dispares como Zamora, Murcia, Oviedo, Sevilla, Barcelona o las Comunidades Autónomas de La Rioja y la Comunidad Foral de Navarra.
- Desde sus orígenes, este itinerario se ha identificado tradicionalmente con el recorrido seguido por el Cid en el Cantar.
- La gran importancia del Cantar, no sólo por su magnitud como obra literaria, sino también por su integración en el acervo cultural español, sobrepasa



incluso la figura del Cid histórico y ha facilitado su conocimiento y difusión fuera de nuestras fronteras.

Para la definición del trazado se utilizaron tres criterios:

- Criterio literario. Se localizaron, cuando fue posible, los topónimos citados en el Cantar.
- Criterio histórico-cidiano. En muchos casos, los lugares citados en el Cantar son insuficientes para trazar un camino, ya que entre un topónimo y otro pueden existir distancias superiores a los 40 km. En estos casos se han incluido localidades relacionadas con el Cid histórico.
- Criterio histórico-turístico. Cuando las localidades citadas en el Cantar y las relacionadas con el Cid histórico son insuficientes, se han añadido lugares de interés histórico-medieval.



Figura 60: Camino del Cid.

Fuente: Elaboración propia. Teresa Moreno.



### 5.10.1.2. Entidad promotora

El Consorcio del Camino del Cid es una entidad pública creada en 2002 y formada por las Diputaciones Provinciales de Burgos, Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel y Castellón, Valencia y Alicante. La sede del Consorcio se ubica en el Real Monasterio de San Agustín de Burgos, y su finalidad es la promoción y difusión de los elementos culturales, turísticos y medioambientales de la ruta, así como la generación de nuevos recursos dirigidos a los habitantes de las zonas por las que transita este recorrido. La presidencia del mismo es asumida por los representantes de cada una de las Diputaciones Provinciales de forma rotatoria y con periodo de un año.

### 5.10.1.3. Antecedentes

Desde que en 1207 un poeta anónimo “idease” los itinerarios del Cid a raíz de la realización del Cantar de Mío Cid, muchas han sido las huellas a seguir por los Caminos del Cid. Ya en el siglo XIX, el mecenas norteamericano y fundador de la Hispanic Society de Nueva York, Archer Milton Huntington, viajó por buena parte de la geografía española siguiendo los pasos descritos en el Cantar. Poco después, a inicios del siglo XX, el filólogo e historiador Ramón Menéndez Pidal y su mujer María Goyri recorrieron las tierras castellanias con similares intenciones e importantes resultados. Ambos ejemplos se pueden considerar la protohistoria del Camino del Cid como itinerario histórico-cultural.

A lo largo del siglo XX aumentó el interés por la figura de este caballero medieval. En los años 50 existían guías turísticas de este recorrido, pero fue a finales de los 80 y comienzo de los 90 cuando surgieron distintas propuestas cicloturistas para recorrer los itinerarios cidianos. En 1996 surgió en Burgos el germen del futuro Camino del Cid, cuando la Diputación Provincial de esta provincia lanzó la idea de habilitar un camino cultural y turístico. En un principio el itinerario era de 18 km entre Vivar del Cid y San Pedro de Cardeña a través de la capital burgalesa.

Conscientes del interés generado en Burgos a lo largo de 1998 el proyecto se extendió a las restantes siete provincias (Soria, Guadalajara, Zaragoza, Teruel, Castellón, Valencia y Alicante). Todas ellas, junto a Burgos, se comprometieron a crear un recorrido turístico-cultural que pudiera convertirse en el itinerario literario más ambicioso de Europa.

Posteriormente, el 26 de marzo de 2002 se constituyó legalmente, por parte de las ocho Diputaciones Provinciales, el Consorcio Camino del Cid, con la finalidad de



implementar y promocionar el Camino del Cid, cuyo fin último es dar a conocer los numerosos elementos patrimoniales y turísticos existentes en la ruta y la generación de recursos turísticos en las zonas implicadas, a través de la figura del Cid y la Edad Media en general.

#### 5.10.1.4. Acciones de difusión relevantes

##### *Eventos*

Se organizan eventos de distinta índole así como espectáculos relacionados con el Camino del Cid o su figura histórica. A ello se une la convocatoria del Premio de Literatura de Viajes Camino del Cid.

##### *Publicaciones*

Existen numerosos folletos divulgativos del Camino y específicos de cada uno de los territorios por los que avanza la ruta. Con mayor entidad, destaca la topografía referente al Camino del Cid, señalizado con GR 160 en la provincia de Zaragoza editado en marzo de 2011. También es posible acceder a cartografía específica del itinerario (mapas a escala 1: 25.0000).

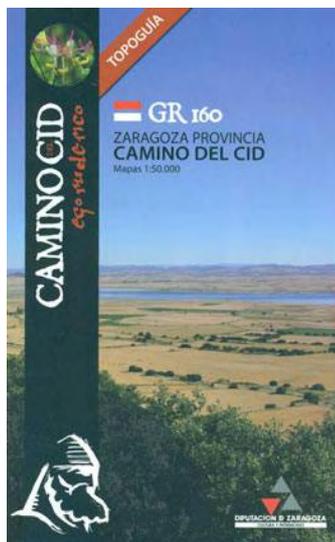


Figura 61: Publicación Camino del Cid.

Fuente: [www.caminodelcid.org](http://www.caminodelcid.org)



### ***Páginas Web***

La página web de referencia, donde se encuentra disponible toda la información, es la siguiente: [www.caminodelcid.org](http://www.caminodelcid.org).

La información viene desglosada por tramos y de cada uno de ellos se indica la información necesaria: cartografía y folletos divulgativos, cuaderno de viaje, distancia por tramos, localidades por donde pasa, dificultad, tipo de firme, puntos de interés, y archivos de descarga para GPS, perfiles, lugares de sellado del salvo conducto, oficinas de turismo, etc.

#### **5.10.1.5. Datos técnicos del Camino del Cid**

El Camino del Cid puede recorrerse sobre dos tipos de plataformas: por carretera, un buen lugar para la práctica del cicloturismo, y por sendero, destinado al senderismo y la BTT. Su trazado no es lineal, por lo que se estructura por tramos de sendero y carretera: El Destierro, Tierras de Frontera, las Tres Taifas, la conquista de Valencia, la defensa del Sur (sendero y carretera), ramales: Algarada de Álvaro Fáñez (carretera y sendero), Castellón (carretera), Olocau (sendero) y anillos tematizados: Gallocanta y Taifa de Valencia (sendero), y Montalbán, Maestrazgo o Morella (carretera).

Supone un total de 1.431 km de senderos. 1.140 km están señalizados y 291 sin señalar. De estos 1.140 señalizados, 277,6 km están todavía en proyecto. El camino se ha señalado siguiendo la filosofía de los senderos de Gran Recorrido. En Guadalajara y Zaragoza está marcado como Sendero de Gran Recorrido GR 160.



Figura 62: Recorrido Camino del Cid.

Fuente: [www.caminodelcid.org](http://www.caminodelcid.org)

Los tramos que se pueden realizar por sendero son los siguientes:

- El destierro (Vivar del Cid-Atienza). Distancia: 275,5 km. A pie: 12-13 jornadas (22 km/día aprox.). En bici: 5-6 jornadas (50 km/día aprox.).
- Tierras de Frontera (Atienza-Ateca). Distancia: 267 km. A pie: 10-11 jornadas (25 km/día aprox.). En bici: 5-6 jornadas (49 km/día aprox.).
- Las Tres Taifas (Ateca-Cella). Distancia: 293,5 km. A pie: 11-13 jornadas (24 km/día aprox.). En bici: 5-6 jornadas (53 km/día aprox.).
- La Conquista de Valencia (Cella-Valencia). Distancia: 245,2 km. A pie: 10-11 jornadas (23 km/día aprox.). En bici: 4 jornadas (61 km/día aprox.).
- Ramal de la Algarada de Álvaro Fáñez (Guadalajara). Distancia: 71,8 km. A pie: 3 jornadas (24 km/día aprox.). En bici: 2 jornadas (36 km/día aprox.).

Se encuentran sin señalar:

- La Defensa del Sur (Valencia-Orihuela). Distancia: 244 km. A pie: 9-12 jornadas (23 km/día aprox.). En bici: 4-5 jornadas (54 km/día aprox.). En este caso en la página web existe información sobre este tramo: mapas, cuadernos de viaje, coordenadas gps, poblaciones, alojamientos, etc.



- Anillo de Gallocanta (Zaragoza y Teruel). No está señalizado, aunque sigue senderos PR que sí lo están. Distancia: 47,1 km. A pie: 2 jornadas (24 km/día aprox.). En bici: 1-2 jornadas.

En proyecto:

- Ramal de Olocau (Valencia). No está señalizado ni se han iniciado obras de acondicionamiento. Distancia: 24 km previstos.
- Anillo de la Taifa de Valencia (Valencia). No está señalizado ni se han iniciado obras de acondicionamiento. Distancia: 253,6 km previstos.

## 5.10.2. Ruta de Don Quijote

### 5.10.2.1. Introducción y Antecedentes

Se trata de una ruta que visita los paisajes recorridos por Don Quijote de la Mancha, personaje literario universal.

Fue el proyecto más emblemático relacionado con la celebración del IV Centenario de la publicación de la primera edición (1605) de la novela de Cervantes en Castilla-La Mancha y una clara apuesta del Gobierno regional y la empresa pública “*Don Quijote 2005*” para aprovechar aquel evento cultural y convertirlo en un impulso para el desarrollo turístico y empresarial de Castilla-La Mancha. Se emprendió la tarea de organizar, alrededor de los lugares cervantinos, una ruta que permitiera articular el territorio de la Comunidad en torno a la figura universal de Don Quijote. Para ello, se levantó la cartografía de una serie de caminos públicos, antiguas vías de ferrocarril y Vías Pecuarias que, unidas entre sí, permitieran recorrer algunos de los paisajes más notables castellano-manchegos y conocer los pueblos y ciudades de la Comunidad.

Es un modelo pionero, abierto a la iniciativa privada y al resto de ayuntamientos de la Comunidad Autónoma, y que aprovecha las Vías Verdes, veredas y caminos rurales, para convertirlos en un sólo trazado de dominio público, de uso peatonal y perfectamente acondicionado para el disfrute de los viandantes que podrán elegir entre la bicicleta, el caballo y el senderismo, sin utilizar vehículos motorizados.

Otra ventaja añadida es que la Ruta de Don Quijote también recupera espacios de comunicación entre puntos que estaban en desuso y confeccionan un corredor que nace con vocación de ser un referente para el futuro, a través de una infraestructura básica, perfectamente acondicionada. Las antiguas vías ferroviarias, los puentes y



caminos que anteriormente eran privados, pasan ahora a ser lugares de dominio público.

A diferencia de otras rutas y caminos de renombre internacional, la Ruta de Don Quijote abre un amplio abanico de posibilidades, de alternativas de ocio y deporte, otorgando la libertad al viajero de utilizar un sin fin de trazados, rutas y caminos.

La Ruta de Don Quijote tiene tres particularidades: es un camino literario que sigue las huellas y reminiscencias del personaje cervantino; cuenta con un gran potencial turístico y patrimonial; y tiene valor intangible y futuro, ya que cuenta con un respeto total por el entorno y la naturaleza.



Figura 63: Señalización Ruta de Don Quijote.

Fuente: [www.quijote.es](http://www.quijote.es)

El camino quijotesco tiene ya una infraestructura turística consolidada, gracias a la utilización de sus casas rurales, albergues, campings, hoteles, zonas verdes de especial protección para el visitante como Parques Naturales y Parques Nacionales, riberas, miradores y otros lugares de interés para el viandante, como las oficinas de turismo o los propios Ayuntamientos. En la mayoría de estos puntos en los que se mezcla literatura y deporte de aventura se ofrecen posibilidades para realizar senderismo, paseos a caballo, navegación fluvial, observatorios naturales, centros de interpretación, museos costumbristas, visitas guiadas, y encuentros con la cultura del Quijote y el rico patrimonio histórico y artístico de todos y cada uno de estos pueblos.



La Ruta de Don Quijote fue declarada por el Consejo de Europa en 2006 como Itinerario Cultural Europeo. A la hora de otorgar la mención que se constituye como el primer itinerario basado en un personaje literario, *“su sostenibilidad, la gestión cultural del recorrido y su internalización, ya que se ha constituido en red europea de colaboración para dinamizar la ruta compuesta por las universidades de Messina y Palermo, el Teatro Nacional de Rumania y el Instituto Cervantes”*.

#### **5.10.2.2. Entidad promotora.**

La empresa “*Don Quijote 2005*” ejecutó un Plan de Desarrollo Sostenible, un Plan de Uso y Gestión y un Plan de Calidad, certificado por las administraciones. Todos aquellos pueblos que no se encontraban en el itinerario oficial, también aportaron proyectos de dinamización turística con la Ruta de Don Quijote como pretexto y así se unieron a un proyecto que nació con vocación de ser una ruta inmortal para las próximas generaciones.

Desde 2006 la empresa encargada del seguimiento y mantenimiento del camino es Gestión de Infraestructuras de Castilla-La Mancha.

#### **5.10.2.3. Marco jurídico**

La ruta se encuentra regulada según la Ley de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha 7/2006, de 20 de diciembre, de Ordenación de la Ruta de Don Quijote.

La normativa por la que se rige esta ruta se aprobó con rango de ley por la heterogeneidad de titularidades de los bienes integrados en la Ruta y para definir las áreas de afección e influencia necesarias para dotar de protección a la Ruta. La definición de un cuadro de infracciones y sanciones también exige el máximo rango normativo en aplicación del artículo 25 de la Constitución, atendidas las exigencias del principio de legalidad, según reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional. Paralelamente, debe habilitarse la existencia de un plan de la Ruta que determine su ordenación y usos.



#### 5.10.2.4. Acciones de difusión

##### *Eventos*

La oportunidad que brindó la celebración del IV Centenario de la publicación del Quijote fue la de dar a conocer Castilla-La Mancha, en su ámbito cultural, literario, económico, comercial, industrial, turístico, etc. Con ello, se trató de transmitir la imagen de Castilla-La Mancha como la de una región moderna, llena de oportunidades, idónea como escenario de inversiones, capaz de desempeñar un papel importante en los flujos económicos y comerciales de hoy.

Cuenta con la organización de la Maratón BTT Ruta del Quijote, iniciada en 2005 y que el pasado 2010 llegó a su VI edición.

##### *Publicaciones*

Existen dos publicaciones de referencia:

- *Memoria. Ruta de Don Quijote, un lugar para la aventura.* Gicaman, Junta de Comunidades de Castilla La Mancha en 2005. En esta publicación se realiza una explicación del proyecto, el desarrollo de la obra, la explicación de la ruta por tramos, las estrategias de comunicación empleadas y actuaciones futuras.
- *Ruta de Don Quijote.* Editado por el País Aguilar. 2004. En él se realiza una descripción de la ruta desde un punto de vista turístico, con una explicación de detalle sobre los recorridos, los puntos de interés, así como información práctica de las zonas que se visiten.

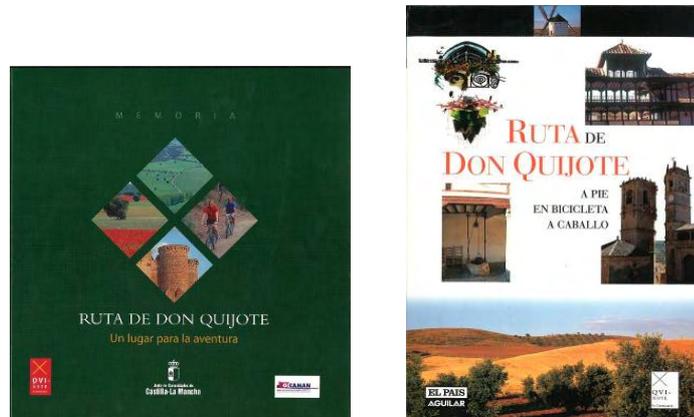


Figura 64: Publicaciones Ruta de Don Quijote.

Fuente: [www.quijote.es](http://www.quijote.es)

### **Página Web**

La principal página Web de referencia sobre la ruta es [www.quijote.es](http://www.quijote.es).

En relación a la difusión audiovisual e interactiva de la ruta, se ha firmado un convenio de colaboración con la empresa pública de Gestión de Infraestructuras de Castilla La Mancha, S.A GICAMAN para la realización por parte de un equipo de la Universidad de Castilla-La Mancha (UCLM) del proyecto “*Prototipo de Recorrido Virtual de la Ruta de Don Quijote*” (tramo Toledo-Consuegra), como promotora pública de implantación de la Ruta de Don Quijote de la Mancha en Castilla La Mancha.

#### **5.10.2.5. Datos técnicos de la Ruta de Don Quijote**

Para dar una visión armónica de la Ruta y permitir su fácil identificación, el Gobierno, con la colaboración de las Diputaciones y Ayuntamientos implicados, diseñó los elementos gráficos de la Ruta con los pictogramas correspondientes, habilitó terrenos para el descanso de los visitantes, construyó aparcamientos y la dotó de otros servicios. Actualmente, existe también un proyecto de organización de una red de alojamientos de calidad que permitan al usuario contar con unas prestaciones hoteleras de alto nivel en un entorno singular.

La Ruta de Don Quijote busca ser el corredor ecoturístico más extenso de Europa, a través de un modelo de gestión que apuesta por el desarrollo sostenible, la accesibilidad de todos los colectivos, la vertebración regional y la integración de los



recursos culturales, históricos, patrimoniales y espacios medioambientales que confluyen en este camino.

Desde febrero de 2004 se han acondicionado 2.500 kilómetros en dos niveles de actuación. En las entradas y salidas de los 144 municipios de la Ruta se han plantado 120.000 árboles; además, entre los pueblos hay una Vía Verde en la que el viandante encontrará 450 paneles informativos, donde verá los recursos turísticos y medioambientales para saber “in situ” dónde se encuentra y qué puede contemplar. Cada 250 m existen balizas, sobre la dirección elegida, la accesibilidad, etc. La Ruta cuenta con lugares para el descanso y la contemplación del entorno. El corredor ecoturístico cuenta también con 100 aparcamientos, y 50 descansaderos ubicados en zonas verdes, con agua y espacios para el ocio, el juego o el encuentro.

La Ruta se encuentra organizada en 10 tramos y 56 etapas a lo largo de 2.434,9 km que hoy en día se encuentra en fase de mantenimiento.

- Tramo 1. Toledo-San Clemente (Ciudad Real). Compuesto por 10 etapas. Recorrido: 267,2 km.
- Tramo 2. San Clemente-Villanueva de los Infantes (Ciudad Real). Compuesto por 6 etapas. Recorrido: 267,2 km.
- Tramo 3. Villanueva de los Infantes-Almagro (Ciudad Real). Compuesto por 5 etapas. Recorrido: 238,3 km.
- Tramo 4. Del Valle de Alcudia al Campo de Calatrava (Ciudad Real). Compuesto por 8 etapas. Recorrido: 306,7 km.
- Tramo 5. Albacete-Bienservida (Albacete). Compuesto por 4 etapas. Recorrido: 179 km.
- Tramo 6. La Roda (Albacete)-Villamanrique (Ciudad Real). Compuesto por 8 etapas. Recorrido: 334,3 km.
- Tramo 7. Campo de Calatrava (Ciudad Real)-La Solana (Ciudad Real). Compuesto por 3 etapas. Recorrido: 129 km.
- Tramo 8. Almagro-Mascaraque (Toledo). Compuesto por 8 etapas. Recorrido: 363,6 km.
- Tramo 9. Esquivias (Toledo)-Carranque (Toledo). Compuesto por una única etapa. Recorrido: 28 km.
- Tramo 10. Hoz del Río (Guadalajara)-Atienza (Guadalajara). Compuesto por 3 etapas. Recorrido: 87,8 km.



## Señalización Ruta de Don Quijote

Su señalítica corresponde a unas balizas de madera cuya parte superior es verde y está serigrafiada con el nombre de la ruta (Figura 65). Estas señales se disponen cada 300 m a lo largo de los 2.500 km. Por su parte, en los cruces complicados o dificultosos se han dispuesto señales verticales para ayudar al seguimiento del camino.



Figura 65: Señalización Ruta del Quijote.

Fuente: [www.quijote.es](http://www.quijote.es)

La Ruta del Quijote cuenta con un 95% de caminos de tierra para recorrer a pie y en bici y sendas para recorrer a pie, así como un escaso porcentaje de carreteras, que se reducen a los lugares estrictamente necesarios para enlazar puntos concretos del camino. La entrada a algunos pueblos se soluciona con un compactado no asfaltado. También se recogen otro tipo de carteles, que son los indicadores de limitación de tránsito que informan sobre las limitaciones y las restricciones de uso de la vía, en coherencia con el carácter de vía ecoturística, por lo que se establecen tres categorías diferentes:

- Uso preferente no motorizado: simplemente orientan a promocionar el uso de vehículos no motorizados y el transporte a pie, en bicicleta o a caballo a lo largo de la ruta.



- Uso exclusivo de vehículos no motorizados (salvo agroforestales), su uso es compatible con el tránsito ganadero y las comunicaciones agrarias, con actividades respetuosas con el medio ambiente. Su implantación está extendida sobre todo en las Vías Pecuarias (Figura 66).
- Uso exclusivo de vehículos no motorizados: corresponden a caminos de nueva creación, como en la vía verde de Albacete.



Figura 66: Señalización Ruta del Quijote.

Fuente: *Publicación Memoria Ruta de Don Quijote*. Junta de Castilla La Mancha.

### 5.10.3. La Vía Augusta

#### 5.10.3.1. Introducción y antecedentes

Los romanos llegaron a la península Ibérica por el puerto de Empúries hacia el año 218 a.C. Desde ese momento sería necesario recuperar antiguos caminos para enlazarlos y crear la Vía Augusta, el principal eje del arco mediterráneo, que, con una longitud de 2.725 km, llevaba de Cádiz a Roma.

La Vía Augusta fue la calzada romana más larga de Hispania con una longitud aproximada en el territorio peninsular de 1.500 km, que discurrían desde los Pirineos hasta Cádiz, bordeando el Mediterráneo. Este camino es uno de los viales más estudiados, transitados y mejor conocidos desde la antigüedad, en parte gracias a que aparece habitualmente en testimonios antiguos, como los Vasos Apolinales, descubiertos en 1852 cerca de Roma y cuyas cuatro paredes de plata presentan unos grabados donde se indica la distancia de las distintas estaciones desde Gades a Roma. El límite norte se encuentra en la actual localidad de La Junquera, siendo una prolongación de la Vía Domitia, que bordeaba la costa del sur de la Galia hasta



Italia. De esta forma, constituyó el eje principal de la red viaria en la Hispania romana.

A lo largo de las épocas ha recibido diferentes nombres como Vía Hercúlea o Vía Heráclea, Camino de Aníbal, Vía Exterior, Camino de San Vicente Mártir y Ruta del Esparto. El emperador Augusto le daría nombre, a raíz de las reparaciones que se llevaron a cabo bajo su mandato, a finales del siglo I a.C., cuando se convirtió en una importante vía de comunicaciones y comercio entre las ciudades y provincias y los puertos del Mediterráneo.

Actualmente, las carreteras N-IV, N-420, N-340 y la Autopista del Mediterráneo (A-7, AP-7, A-70) siguen en muchos tramos el mismo itinerario que la Vía Augusta. De hecho, algunos tramos de la actual N-340 se utilizaron como calzada romana hasta principios del siglo XX, siendo asfaltados en los años 20. A pesar de ello, aún hoy, se conservan algunos restos de la propia calzada y vestigios de mansiones, puentes, centuriaciones, villas, arcos monumentales, toponimia etc., lo que añade un excepcional interés histórico, cultural e incluso religioso, al ya inherente interés recreativo y turístico que presenta.



Figura 67: Vía Augusta.

El recorrido transita por cinco Comunidades Autónomas: Cataluña, Comunidad Valenciana, Región de Murcia, Castilla-La Mancha y Andalucía, con un recorrido aproximado de 1.500 km.

Su recuperación con fines recreativos, turísticos y culturales se presenta como una actuación que suscita gran interés, ya que ha sido uno de los principales ejes de comunicación a lo largo de diferentes épocas históricas.



La iniciativa de convertir el antiguo trazado romano en una ruta turística, practicable a pie o en bicicleta, que recorra de norte a sur los principales monumentos arqueológicos romanos se enmarca en el proyecto europeo "*Las vías romanas en el Mediterráneo*", aprobada en el marco del programa INTERREG IIIB MEDOCC. Este proyecto tiene como objetivos ofrecer un nuevo producto de turismo cultural, dinamizar los territorios por donde pasa esta vía, sensibilizar a la población sobre la importancia de su pasado histórico y promover iniciativas conjuntas entre diferentes sectores sociales.

En este proyecto participan la Generalitat de Catalunya (Departamento de Medio Ambiente y Vivienda), Comunidad Valenciana y Andalucía, conjuntamente con otras regiones europeas como el Algarve y Alentejo (Portugal); Languedoc-Roussillon, Provenza-Alpes-Costa de Azur y Córcega (Francia); Umbria, Valle d'Aosta, Lazio, Liguria y Toscana (Italia); Macedonia del Este-Tracia, Macedonia Central, Macedonia Occidental y Epiro (Grecia); además de terceros socios como Argelia y Túnez.

Atendiendo a las diferentes Comunidades Autónomas, la ruta presenta cierta diversidad y estadio de funcionamiento dependiendo de cada uno de esos territorios.

### ***Cataluña***

La Generalitat de Catalunya, a través de su Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, en colaboración con 134 municipios y 16 comarcas —desde el Montsià hasta el Alt Empordà, pasando por el Baix Ebre, el Baix Camp, el Tarragonés, el Baix Penedés, el Baix Ebre, el Baix Llobregat, el Barcelonés, el Gironés, el Maresme, el Vallés Occidental, el Vallés Oriental, la Selva, el Pla de l'Estany y l'Alt Penedés—, inició durante la pasada legislatura un proyecto para recuperar la antigua Vía Augusta con el propósito de convertirla en un sendero verde de promoción cultural, lo más aproximado al recorrido histórico, que coincide con aquel en algunos tramos, aunque la mayor parte del recorrido es de nueva creación. En esta tierra recibe el nombre de *R2-Sendero de la Vía Augusta*, y es practicable todo el año a pie, en bici y a caballo. Una buena parte de su trazado se recorre por pistas forestales y, en menor medida, senderos y carreteras de poco tránsito.

El proyecto se paralizó por motivos económicos y con el cambio de gobierno autonómico, tras las elecciones catalanas de noviembre de 2010, no se ha vuelto a retomar. La Associació d'Amics de la Vía Augusta es la única entidad que trata de dar un empuje al proyecto con la intención de que este sendero no caiga en el olvido.



El tramo de paso de la Vía Augusta por tierras catalanas es de 696 km, teniendo en cuenta sus distintos ramales, longitud que ha sido dividida en recorridos menores, para informar mejor al senderista. En total, se ha dividido la ruta en 38 etapas, todas ellas de entre 5 y 30 km, y se tiene como objeto la elaboración de una ficha completa indicando el recorrido, su dificultad, los lugares de interés y otras informaciones generales. La señalización de esta ruta se realiza con marcas azules y amarillas y se tiene previsto incluir señalización vertical (todavía pendiente de colocar).

Una de las singularidades del trazado principal es que transcurre por las llanuras de la Depresión Prelitoral, territorio de paso que se encuentra por debajo de los 400 m, característica muy peculiar en un territorio con una orografía tan diversa y compleja como Cataluña (la cota media de altura en Cataluña es de 700 m). Este no es un hecho casual, ya que en el momento de planificar una vía de comunicación los ingenieros romanos buscaban los trayectos más directos y con menos desnivel. Las principales vías de comunicación (ferrocarril, carreteras y autopistas) que atraviesan Cataluña de norte a sur retoman o se superponen al trazado de la Vía Augusta.

Además de su poca altitud, las tierras de paso de esta vía se caracterizan también por su escasa pendiente. Un 49,8% de la superficie de Cataluña tiene una pendiente inferior al 20%, mientras que un 64,6% de las comarcas del Sendero de la Vía Augusta no sobrepasa este porcentaje.

Las variaciones climáticas características de casi todo el territorio de paso del Sendero de la Vía Augusta corresponden al clima litoral, con las diferenciaciones territoriales y latitudinales que presenta dicho clima.

Por lo tanto, desde el punto de vista geográfico y climatológico, el Sendero de la Vía Augusta ofrece una gran accesibilidad debido a su escasa dificultad y buena climatología, hecho que amplía las temporadas en las que se puede realizar el recorrido.

### ***Comunidad Valenciana***

La Generalitat Valenciana, a través del Departamento de Turismo y Vivienda, se encarga del proyecto de este sendero, aunque no ha previsto los plazos para la finalización de la obra. Esta misma Administración, a finales de los años 90, procedió a la renovación de los miliarios romanos en una versión más modernizada. En la actualidad cuenta con 20.



La Vía Augusta atraviesa la Comunidad Valenciana de norte a sur a lo largo de 630 km. Las especiales condiciones climáticas que caracterizan el territorio valenciano a lo largo del año favorecen la práctica de todo tipo de deportes al aire libre. La Vía Augusta ofrece una de las rutas de mayor longitud, tanto a nivel nacional como autonómico, para la práctica del cicloturismo, el senderismo y las rutas ecuestres.



Figura 68: Croquis general del recorrido de la Vía Augusta a su paso por la Comunidad Valenciana.

Fuente: [www.cma.gva.es](http://www.cma.gva.es).

El tramo de la Vía Augusta que atraviesa Valencia es un sendero que se ejecuta a lo largo de tres fases:

- *Fase I.* Se realizó entre 1998-1999 entre la ciudad de Valencia y el paraje de Sant Joan del Pas, en el término municipal de Traiguera (Castellón). Atraviesa un total de 41 términos municipales, con un recorrido aproximado de 189 Km (43 km por la provincia de Valencia y 146 km por la de Castellón); todos ellos han aprovechado trazados de la extensa red de Vías Pecuarias de la Comunidad Valenciana. La ruta cruza por los núcleos urbanos de los siguientes municipios: Valencia, Meliana, Albuixech, El Puig, Sagunt y Puçol



(Valencia); Villavieja, Betxí, Borriol, La Pobra Tornesa, Salzadella, San Mateo y Traiguera (Castellón).

Itinerario Fase I: Valencia-Sant Miquel i els Reis-Sagunto-La Llosa-La Vall d'Uxo-La Vilavella-Pont de Santa Quiteria-Borriol-La Pobra Tornesa-Cabanes-La Vall d'Alba-Vilanova d'Alcolea-Sant Mateu-La Jana-Traiguera-Sant Joan del Pas.

- Fase II. Se realizó entre 2001 y 2002.

Itinerario Fase II: Valencia-El Romaní-Algemesí-Alzira-Carcaixent-La Pobra Llarga-Manuel-Xàtiva-Canals-Vallada-Moixent-La Zafra (Villena).

- Fase III. Pendiente de ejecución.

Itinerario Fase III: La Zafra (Villena)-límite con la Región de Murcia.

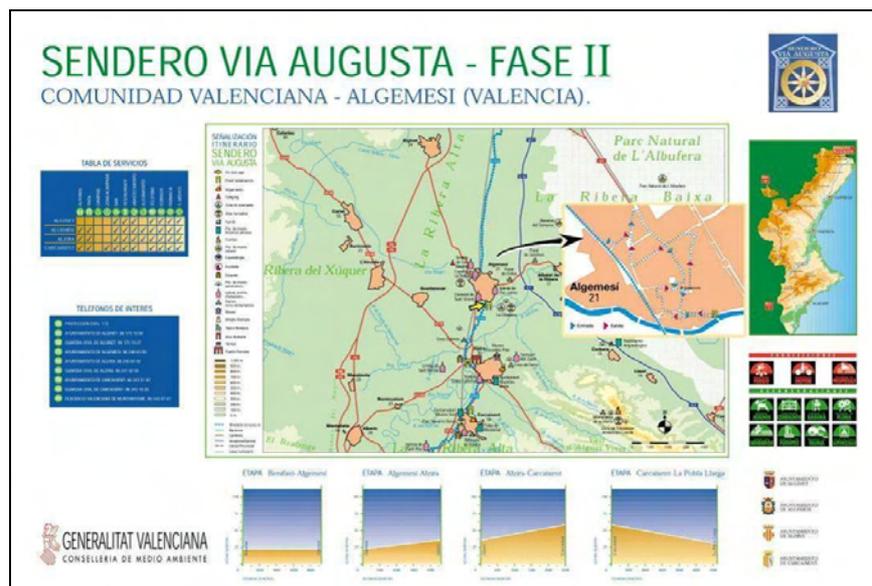


Figura 69: Panel informativo sobre un tramo de la Vía Augusta en la Comunidad Valenciana.

Fuente: [www.cma.gva.es](http://www.cma.gva.es).

## Región de Murcia

Existe un proyecto de realización del sendero en distintos escenarios de la comunidad murciana, pero hasta la actualidad se ha llevado a cabo de forma muy heterogénea.



A día de hoy el único lugar donde se han llevado a cabo actuaciones evidentes y físicas ha sido en la localidad de Lorca. Así, su Ayuntamiento, con el apoyo de la Consejería de Turismo del Gobierno de Murcia, ha elaborado el proyecto de un recorrido señalizado de 45 km, para realizar a pie o en bici, que conecta con otros lugares cercanos a esta localidad en dirección a la provincia de Almería.

Actualmente se han llevado a cabo físicamente sólo 5 km, desde el mirador de Lorca, pasando por el Grifo de los Pilonos y con llegada al Cejo de los Enamorados (señalización del camino, del mirador y distinta cartelería). Se aprovecha un tramo de la antigua Vía Augusta, por camino de tierra, senda y sobre un acueducto. Este recorrido se puede recorrer en bici y a pie.

El resto del proyecto (40 km) está pendiente de ejecución y, como se ha comentado, se dirigirá hacia otras localidades camino de Almería.

### ***Castilla-La Mancha y Andalucía***

En estas Comunidades Autónomas no se tiene previsto la elaboración de ningún proyecto a corto plazo, no existiendo ningún tipo de señalización.



## 5.11. Itinerarios señalizados para BTT

### 5.11.1. Introducción

A partir de los años 80-90, la práctica del cicloturismo de carretera y del ciclismo de montaña ha experimentado un importante crecimiento y se ha ido consolidando como forma de disfrute del medio natural.

Desde ese momento, en todo el territorio español se han ido creando numerosas rutas orientadas a la modalidad BTT (Bicicleta Todo Terreno), con diferentes tipos de señalización, partiendo de iniciativas desde diferentes ámbitos: Diputaciones, Comarcas, Mancomunidades, Ayuntamientos, Programas Leader, etc. Todas estas entidades han visto en el acondicionamiento de rutas BTT una posibilidad de ampliar y diversificar el abanico de recursos turísticos que puede ofrecer un territorio; todo ello apoyado por la puesta en marcha de planes de actuación procedentes de planes de dinamización turística o desarrollo de actuaciones procedentes de programas Leader.



Figura 70: Ruta BTT Izki (Euskadi).

Fuente: Elaboración propia. Diego Mallén.



En los primeros tiempos, en cada ruta se diseñaba un folleto con una cartografía básica y ligeras indicaciones sobre cruces y desvíos que, en ocasiones, acompañaba a una señalización consistente en postes y flechas para no desviarse de la ruta a seguir y algún panel informativo. En el mejor de los casos, se realizaba una descripción pormenorizada de cruces y desvíos, lo que se conoce como *guide route* o rutómetro disponible en formato papel, bien como folleto bien como publicación tipo libro.

En el mundo de la señalización de rutas BTT el universo es muy amplio, rutas que ofrecen mucha información, variedad en cuanto a colores, soportes, tipologías de señalizaciones, marcas de pintura en cualquier elemento natural o artificial, balizas o con estacas-mojón de madera tratada, etc.

Con el desarrollo de las nuevas tecnologías como internet y el uso de GPS, las técnicas de difusión de las diferentes rutas se han ido ampliando de manera exponencial. Esto ha ido de la mano de la evolución de los materiales y componentes de estos vehículos, más ligeros y más eficientes en la conducción.

En la actualidad es posible descargar la información de numerosas rutas con un gran nivel de detalle (cartografía, descripción de las rutas y demás datos técnicos, etc.) incluso se pueden descargar las rutas en el GPS, de tal manera que se dispone de toda la información necesaria antes de llegar a la zona elegida.

En estos últimos años, se ha promovido la creación de los centros BTT, teniendo como modelo la señalización de rutas que en Francia vienen realizando desde los años 90, el modelo denominado *Sites VTT*, y que suman en la actualidad más de un centenar de centros.

Cataluña se inspiró en este modelo y recogió el testigo, de tal manera que en 1999 creó el primer centro BTT de España en la comarca gerundense de Pla de l'Estany. Esta iniciativa se extendió a otras zonas de Cataluña y ha llegado a configurar una completa red de centros BTT, conformada por un total de 16. Todos ellos cuentan con la homologación por Turisme de Catalunya, organismo adscrito al Departamento de Comercio, Turismo y Consumo de la Generalitat de Cataluña, y por las federaciones catalana y francesa de ciclismo.



Figura 71: Ruta BTT Hoya de Huesca.

Fuente: Archivo Prames.

Viendo el éxito de estas primeras iniciativas, en el año 2006, el Gobierno Vasco decidió, en colaboración con otras entidades, creó el primer Centro BTT de Euskadi (Centro BTT Busturialdea) y desde entonces se ha creado uno cada año, conformando la Red de Centros BTT Euskadi. Se encuentran homologados por la Federación Vasca de Ciclismo y cuentan con el apoyo del Gobierno Vasco.

La siguiente comunidad que ha apostado por este modelo de turismo activo ha sido la Comunidad Valenciana, en la localidad de L'Orxa, con previsión de crear dos nuevos centros más. Esta red de centros, cuenta con el apoyo de la Consejería de Turismo.

Sucesivamente, se han ido creando nuevos centros BTT repartidos por toda la geografía española: Galicia, Madrid, Castilla y León, Andalucía, Canarias, Aragón, etc.



Figura 72: Punto de acogida. Centro BTT Maestrazgo.

Fuente: Archivo Prames.

Las características comunes que unen a los centros BTT:

- Un mínimo de cien kilómetros de circuitos pensados para todos los niveles, cartografiados y señalizados según el grado de dificultad.
- Uno o varios puntos de acogida que ofrecen servicios para la bicicleta y que, al mismo tiempo, funcionan como pequeña oficina de turismo. En algunos Centros BTT se ofrece toda la información en varios idiomas. Se dispone de material cartográfico y otro material técnico y de interés turístico para cada ruta.
- Suele haber varios puntos de información complementarios, que pueden estar ubicados en oficinas de turismo o en otro tipo de establecimientos: restaurantes, albergues y hoteles, que facilitan información al usuario sobre las rutas, los recursos turísticos de la zona y la oferta de alojamiento y restauración.

Por norma general, los itinerarios para BTT son rutas circulares que se encuentran señalizadas en un sólo sentido, aunque puede haber tramos en los que coinciden dos rutas y que pueden estar señalizadas en los dos sentidos.



Los itinerarios recorren las zonas más interesantes del entorno, tanto desde el punto de vista natural como cultural, histórico y artístico, evitando en lo posible el asfalto y los tramos compartidos con vehículos de motor.

### 5.11.2. Señalización de itinerarios BTT

En principio la señalización de un Centro BTT sigue los mismos parámetros y formato que el resto de centros BTT del país ofreciendo un formato de calidad y una homogeneidad en el producto turístico independientemente del centro al que se vaya.

Los niveles de dificultad son cuatro identificados por medio de un código de señales de forma similar a como se realizan en las estaciones de esquí:



El pictograma que más se usa es un triángulo de color anaranjado al que se añaden dos círculos. Será de color amarillo si es un circuito local, marrón en los Parques Nacionales o Naturales y rojo en Grandes travesías y recorridos de más de 80 km. La señalización está formada por indicadores direccionales y balizas de orientación de ruta.





Figura 73: Detalles de señalización en varios centros BTT. El primero corresponde al Centro BTT Montsec, y el segundo al Centro BTT Els Ports.

Fuente: Archivo Prames.

En los puntos de salida de las rutas suele haber un tablón informativo, cuya información puede complementarse con el uso de placas indicadoras que ayudan a localizar los diversos servicios y a seguir las rutas.



Figura 74: Paneles informativos del Centro BTT Izki (Euskadi).

Fuente: Archivo Prames.



Para el seguimiento de las rutas se han dispuesto una serie de placas direccionales, o de seguimiento, desde el punto de salida hasta el punto de llegada, con una frecuencia media de quinientos metros, y especialmente en los puntos de intersección y en los cambios súbitos de dirección.



*Placas direccionales:* indican la dirección que hay que seguir y el número del circuito, con el color correspondiente a su dificultad. Estas placas se encuentran en postes verticales o bien en elementos naturales del paisaje.



*Placas de enlace entre centros BTT:* Indican la dirección y el sentido que hay que seguir para enlazar con los circuitos de otro Centro BTT.



*Placas de dirección falsa:* se encuentran principalmente en cruces que pueden presentar confusión sobre el camino a seguir.



*Placas de peligro:* ante esta señal hay que permanecer alerta. Se sitúan antes de cruzar un arroyo o una carretera transitada.



*Placas de doble circulación:* indican que se trata de un tramo de ruta donde se pueden encontrar usuarios que circulan en sentido contrario.



*Placas de situación:* en este caso se indica la situación de las duchas<sup>7</sup>.

Las placas indicadoras de servicios y de seguimiento de las rutas se encontrarán en soportes específicos. Es el caso de los postes de madera, o en soportes naturales y urbanos, según las localizaciones y reglamentaciones de cada zona.

Este signo se creó en 1988 por acuerdo de la Federación Francesa de Cicloturismo (FFCT), la Federación Francesa de Senderismo y la Federación Francesa de Ciclismo (FFC). Fue depositado en el Instituto Nacional de Propiedad Intelectual en el año 1995 y como marca registrada el 4 de febrero de 1998. Actualmente se está tramitando su registro en La Oficina Europea de Registro de denominaciones para su efectividad en toda Europa. En cualquier caso, estas marcas no se pueden utilizar sin la autorización de la FFC.

En el caso de las Federaciones Catalana y Vasca de Ciclismo tienen un acuerdo de utilización directamente con la FFCT.

Además de estas Federaciones, el IMBA (International Mountain Bicycling Association—España), como delegación de la asociación International Mountain Bicycling Association (IMBA), ha realizado una propuesta de establecimiento de protocolo de colaboración para diseñar una red de rutas ciclistas de montaña, mediante la elaboración de un método de señalización seguido por la FFC y FFCT y que se plasma en un documento de “*Señalización de caminos y senderos*”. En este documento, se realiza una descripción de la señalización: descripción, colocación de la baliza (soportes, fijación y posición de la baliza), reglas básicas (posicionamiento, tipos de señales, densidad, numeración), mantenimiento de la señalización, etc.

---

<sup>7</sup> Las imágenes de los pictogramas han sido tomadas de la página Web: [http://www.turismedecatalunya.com/btt/BTT\\_en\\_catalunya.asp](http://www.turismedecatalunya.com/btt/BTT_en_catalunya.asp)



El IMBA España, de la misma manera que en Cataluña y País Vasco, tiene firmado un acuerdo con la FFC mediante el cual ha obtenido la autorización de esta señalización en todo el territorio nacional.



Figura 75: Detalles del tipo de señalización y su compatibilidad con otro tipo de recorridos (Sendero de Gran Recorrido GR 8). Centro BTT Maestrazgo.

Fuente: Archivo Prames.

Esta entidad ejerce la función de certificador de centros BTT si cualquier organización le solicita la homologación con los estándares que se describen con detalle en el manual.

Como complemento al tablón informativo del punto de salida y de las placas indicadoras, se podrá encontrar señalización específica de los recursos turísticos presentes en el recorrido de las rutas o próximos a estas. Esta señalización utiliza modelos y materiales comunes en toda la señalización turística en medio rural que emplea la Dirección General de Turismo de la Generalitat de Cataluña.

A continuación se ha elaborado una tabla con el listado de los centros BTT que existen en España.



Denominación	Comarca	CC.AA	Nº Rutas	Dificultad	km	Punto acogida central	Página Web	Observaciones
<b>Centro BTT Busturialdea-Urdaibai</b> <b>Centros BTT de Euskadi</b>	Comarca de Busturialdea - Bizkaia	País Vasco	11	Verde 1 Roja 5 Negra 5	277	Mendata	<a href="http://www.btteuskadi.net">www. btteuskadi.net</a>	Primer centro BTT Euskadi
<b>Izki Montaña Alavesa</b> <b>Centros BTT de Euskadi</b>	Montaña Alavesa - Álava	País Vasco	14	Verde 2 Azul 2 Roja 4 Negra 6	528	Campo de golf de Urturi	<a href="http://www.btteuskadi.net">www. btteuskadi.net</a>	Tramos de Vía Verde y parte del GR 38
<b>Debarrena</b> <b>Centros BTT de Euskadi</b>	Comarca Debabarrena (Gipuzkoa y Bizkaia)	País Vasco	15	Verde 3 Azul 2 Roja 5 Negra 5	382	Complejo deportivo Mintxeta (Elgoibar)	<a href="http://www.btteuskadi.net">www. btteuskadi.net</a>	
<b>Valderejo Añana</b> <b>Centros BTT de Euskadi</b>	-	País Vasco				Camping de Angosto	<a href="http://www.btteuskadi.net">www. btteuskadi.net</a>	En fase de realización
<b>Baix Empordà- Costa Brava</b> <b>Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	19	Verde 3 Azul 2 Roja 8 Negra 5	327	Castell d'Aro	<a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>El Berguedà</b> <b>Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	9	Verde 2 Azul Roja 4 Negra 3	190	Avià	<a href="http://www.elbergueda.org">www.elbergueda.org</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>El Gironès</b> <b>Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	13	Verde 2 Azul 5 Roja 4 Negra 2	173	Quart	<a href="http://www.girones.org/turisme">www.girones.org/turisme</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>El Ripollès</b> <b>Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	9	Verde 2 Azul 2 Roja 1 Negra 4	151	Sant Joan de les Abadesses	<a href="http://www.santjoandelesabadeses.com">www.santjoandelesabadeses.com</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>La Seu - Alt Urgell</b> <b>Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña			745	La Seu d'Urgell	<a href="http://www.parcolimpic.com">www.parcolimpic.com</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	



Denominación	Comarca	CC.AA	Nº Rutas	Dificultad	km	Punto acogida central	Página Web	Observaciones
<b>La Selva Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	22	Verde 2 Azul 8 Roja 3 Negra 1	376	Amer	<a href="http://www.laselvaturisme.com">www.laselvaturisme.com</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Santa Susanna – Montnegre Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	8	Verde 3 Azul 1 Roja 2 Negra 2	90	Santa Susanna	<a href="http://www.stasusanna.org">www.stasusanna.org</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Lluçanès Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	8	Verde 2 Azul 2 Roja 3 Negra 1	220	Prats de Lluçanès	<a href="http://www.consorci.llucanes.net">www.consorci.llucanes.net</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Mont-roig del Camp - Miami Platja Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	10	Verde 5 Azul 2 Roja 2 Negra 1	144	Mont-roig del Camp	<a href="http://www.miamiplatja.net">www.miamiplatja.net</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Pallars Jussà Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	10	Verde 1 Azul 2 Roja 3 Negra 3	263	La Pobla de Segur	<a href="http://www.pallarsjussa.net">www.pallarsjussa.net</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Pla de l'Estany – Banyoles Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	10	Verde 2 Azul 2 Roja 4 Negra 2	252,53	Banyoles	<a href="http://www.plaestany.org/centrebtt">www.plaestany.org/centrebtt</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Salines - Bassegoda Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	33	Verde 2 Azul 2 Roja 4 Negra 2	600,18	Maçanet de Cabrenys	<a href="http://www.salinesbassegoda.com">www.salinesbassegoda.com</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Solsonès - Vall de Lord Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	9	Verde 1 Azul 3 Roja 3 Negra 2	145	Sant Llorenç de Morunys	<a href="http://www.turismesolsones.com">www.turismesolsones.com</a> <a href="http://www.lavalord.com">www.lavalord.com</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	



Denominación	Comarca	CC.AA.	Nº Rutas	Dificultad	km	Punto acogida central	Página Web	Observaciones
<b>Plana de Vic Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	-					
<b>Val d'Aran Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	7	Verde 1 Azul 2 Roja 3 Negra 1	118	Bossòst	<a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Vall de Sau - Collsacabra Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	16	Verde 5 Azul 3 Roja 4 Negra 4	244	Tavèrnoles	<a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a> <a href="http://www.saucollsacabra.cat">www.saucollsacabra.cat</a>	
<b>Centre Montsec – la Noguera Centres BTT Catalunya</b>	-	Cataluña	19	Verde 4 Azul 4 Roja 6 Negra 5	490	Os de Balaguer Àger	<a href="http://www.nogueraturisme.cat">www.nogueraturisme.cat</a> <a href="http://www.turismedecatalunya.com/btt">www.turismedecatalunya.com/btt</a>	
<b>Maestrazgo</b>	Comarca Maestrazgo	Aragón	10	Roja 8 Negra 2	386	Fortanete Cuevas de Cañart	<a href="http://www.centrobtmaestrazgo.com">www.centrobtmaestrazgo.com</a>	Primer centro BTT en Aragón. Coinciden tramos con GR 8. Topografía en realización
<b>Hoya de Huesca</b>	Comarca Hoya de Huesca - Huesca	Aragón				No existe		Rutas BTT Señalizadas como un Centro BTT. No homologado IMBA
<b>Aínsa</b>	Comarca Sobrarbe - Huesca	Aragón	12	Verde 1 Azul 1 Roja 6 Negra 4		Aínsa	<a href="http://www.villadeainsa.com">www.villadeainsa.com</a> <a href="http://www.bttpirineos.com">www.bttpirineos.com</a>	Prevista inauguración en mayo 2011. Contará con homologación IMBA
<b>Valle del Alfambra</b>	Ayuntamiento de Alfambra (Teruel)	Aragón	2		132	Alfambra	<a href="http://www.solobiciteruel.com">www.solobiciteruel.com</a>	Se está realizando la sede del Centro BTT, con todos los servicios. Homologadas
<b>Valle de Lozoya</b>	-	Comunidad de Madrid	5	Verde 1 Azul 2 Roja 2	128		<a href="http://www.turismoactivolozoya.es">www.turismoactivolozoya.es</a>	Sin certificar
<b>Ruta BTT por la Sierra de Guadarrama</b>	Comarca Sierra de Guadarrama-Alto Manzanares	Comunidad de Madrid	1		114		<a href="http://www.sierraguadarrama.info/">http://www.sierraguadarrama.info/</a>	Sin señalar por ubicarse en un ENP. Disponible un rutómetro. Homologada



Denominación	Comarca	CC.AA	Nº Rutas	Dificultad	km	Punto acogida central	Página Web	Observaciones
<b>Lanzarote</b>	Lanzarote	Canarias	1		205,6		www.lanzaroteapedales.com	Espacio BTT. En total serán 9 rutas. Ruta en uso homologada. Circunda la isla
<b>O Salnés</b>	Pontevedra	Galicia	10	Azul 3 Roja 3 Negra 4	117,5	Campo de golf de Meis	www.turgalicia.es/centrosbtt/	Homologado
<b>A Estrada</b>	Pontevedra	Galicia						Certificado en diciembre 2009
<b>Boiro</b>	-	Galicia						Señalado desde 2010. Se certificará en primavera 2011
<b>Bañóbarz</b>	Salamanca	Castilla y León	6	Verde 3 Azul 2 Roja 1	145	Bañóbarz	www.bttbanobarez.es	Homologado
<b>Pereña de la Ribera</b>	Salamanca	Castilla y León			140			En fase de realización
<b>Valles del oso</b>	-	Principado de Asturias	13	Verde 3 Azul 1 Roja 2 Negra 6	312		www.vallesdeloso.es/	Homologado IMBA
<b>El Comtat Centros BTT Comunidad Valenciana</b>	Alicante	Comunidad Valenciana	9	Azul 2 Roja 3 Negra 4	225	L'Orxa	www.comunitatvalenciana.com/centresBTT	Tiene topografía de las rutas
<b>Els Ports Centros BTT Comunidad Valenciana</b>	Castellón	Comunidad Valenciana	12	Verde 1 Azul 2 Roja 7 Negra 2	390	Morella (Fábrica de Giner)	www.comunitatvalenciana.com/centresBTT	Se está elaborando la topografía
<b>Mancomunidad Beturia</b>	Comarca de Beturia Huelva	Andalucía				Beturia		En fase de realización. Se certificará en primavera 2011
<b>Villanueva del Trabuco</b>	Municipio Villanueva del Trabuco-Málaga	Andalucía	2					Certificado en 2010
<b>Ruta perimetral del PN de Sierra Nevada</b>	Granada	Andalucía	1		650		Empresa ECmasa	Señalado. Falta homologar (primavera 2011)
<b>Centro BTT Molina de Aragón - Alto Tajo</b>	Parque Natural Alto Tajo - Guadalajara	Castilla - La Mancha	Sin señalar	Varias posibilidades		Poveda de la Sierra (con todos los servicios)		GPS con las rutas señalizadas en el mismo. No señalizadas en el campo

Tabla 18: Centro BTT.



Figura 76: Paneles Centro BTT Izki (Euskadi).

Fuente: Archivo Prames.

A pesar de no ser una red de itinerarios BTT, es importante destacar la existencia de la red EuroVelo, que es una red europea de carriles bici que tiene como objetivo el desarrollo de una red de rutas de larga distancia para cicloturistas que permita atravesar Europa. Esta red se enmarca dentro de un proyecto de la Federación Europea de Ciclistas en el que se pretende crear una red de 66.000 kilómetros de longitud, 20.000 de los cuales ya están funcionando. Por España está previsto que pasen tres de las doce rutas planificadas: Ruta Mediterránea (España, Francia, Mónaco, Italia, Eslovenia, Croacia, Montenegro, Albania, Grecia), Ruta de la Costa Atlántica (Noruega, Reino Unido, Irlanda, Francia, España, Portugal) y la Ruta de los Peregrinos o Camino de Santiago (España, Francia, Bélgica, Alemania, Dinamarca, Suecia, Noruega).



## 5.12. Rutas Hípicas

La equitación es una actividad de ocio que mueve al año 20 millones de personas en el mundo, siendo una práctica muy popular en los países desarrollados. Europa y Estados Unidos son los principales emisores de turistas ecuestres que muestran preferencias por países como España, Irlanda o Italia, pero las escasas infraestructuras adaptadas para la práctica del turismo ecuestre desplazan estos turistas hacia países como Reino Unido, Francia o Estados Unidos.

En los últimos años se ha producido en España un importante desarrollo de las actividades asociadas al turismo activo y la práctica ecuestre, entre otras. El aumento de estas actividades lúdicas, que combinan el deporte de baja intensidad con el acercamiento de la sociedad a la naturaleza y al patrimonio, ha hecho proliferar la creación y señalización de todo tipo de rutas, y para todo tipo de usuarios.

En España la práctica ecuestre en el medio natural se encuentra en sus inicios, sin unos criterios básicos ni una señalización específica ni homologada que garantice el desarrollo del turismo ecuestre en condiciones de seguridad y de protección del entorno. Este aspecto, unido al hecho que estas prácticas se desarrollen habitualmente en espacios de alto valor paisajístico, obliga a establecer una regulación sobre la creación de estas rutas que incida en aspectos como la homologación y la necesidad de utilizar unas pautas de señalización que respondan a las necesidades específicas de los usuarios. Quien recorre un itinerario ecuestre precisa incidir en aspectos como la localización de puntos de agua para el caballo, veterinarios, cuadras, alojamientos ecuestres, etc.

Además, el escaso desarrollo en la regulación de la práctica ecuestre ha provocado una injustificada aversión hacia la realización de paseos a caballo en favor de la conservación de los espacios en los que se realiza.

Los itinerarios ecuestres actúan como una herramienta de desarrollo rural, creando un recurso turístico de calidad en espacios rurales, que ayudan a su revitalización económica. Permiten dar a conocer los valores patrimoniales, culturales y ambientales de una región, que se convierten en elementos de interés como recurso de atracción turística, y por tanto se prioriza su conservación y mantenimiento como fuente de ingresos.



La Federación Hípica Aragonesa elaboró un Manual de Turismo ecuestre, finalizado en diciembre de 2009. Éste nace con el objeto de ser una herramienta para la creación, realización y homologación de la Red de Itinerarios Ecuestres de Aragón, sirviendo de guía para cualquiera que quiera actuar en el mundo del turismo ecuestre. Los temas se abordan desde la necesidad de crear un Plan Director Autonómico de Turismo Ecuestre, la organización de los Itinerarios ecuestres, la señalización, los criterios para la redacción de proyectos y cuestiones como su acondicionamiento, la topografía, la homologación y los alojamientos e infraestructuras necesarias. En la actualidad no existe ninguna ruta señalizada conforme a este manual, aunque sí se conoce la existencia de varios proyectos.



La Real Federación Hípica Española (RFHE), en colaboración con la Asociación Nacional de Turismo y Rutas Ecuestres (ANTREC), presentó el 19 de enero de 2011 en FITUR (Madrid) el Manual de Señalización y Homologación de Itinerarios Ecuestres.

El esquema que desarrolla este manual contiene los siguientes apartados:

1. Introducción (justificación, competencias de la RFHE en materia de turismo ecuestre, el itinerario ecuestre, objetivos).
2. Señalización (objetivos, criterios, código del itinerario ecuestre, señalización horizontal, vertical y complementaria).
3. Creación y homologación de itinerarios ecuestres (criterios de homologación, fases y contenido de los proyectos de homologación).
4. Infraestructuras del itinerario ecuestre (infraestructuras para la homologación y otras instalaciones de interés).
5. Mantenimiento de los itinerarios ecuestres.
6. Normas básicas para los usuarios.
7. Anexos (marca de itinerarios ecuestres, especificaciones técnicas de la señalización, pictogramas de turismo ecuestre, fichas de homologación, autorizaciones, esquema de contenidos mínimos del proyecto de homologación de itinerarios ecuestres).

Con la publicación de este manual se pretende poner en marcha un proyecto de creación, señalización y homologación de itinerarios apropiados para la práctica del



turismo ecuestre, compatible con el medio ambiente y con los usos tradicionales de los espacios por los que se desarrolla. A su vez, quiere ser un proyecto de puesta en valor del patrimonio viario, recuperando los caminos históricos y las Vías Pecuarias, además de ayudar en la difusión del patrimonio arquitectónico, cultural, paisajístico y ambiental de los espacios por donde transcurren los itinerarios y, cómo no, acercar y crear nuevas formas de disfrutar del mundo del caballo. Este manual comparte la misma filosofía que el manual de la aragonesa.

La primera ruta que se va a homologar en España de acuerdo a este manual, va a ser la Ruta de los Monasterios (Comunidad Valenciana), impulsada por la Consellería de Turisme de la Generalitat Valenciana. Esta ruta recorrerá las comarcas de Safor, la Ribera Alta y Vall d'Abadia así como parte del Paraje Natural de la Murta-La Casella en Alzira. Se trata de un convenio firmado entre los Ayuntamientos de Alzira, Carcaixent, Simat de la Valldigna, Alfahuir y Llutxent (provincia de Valencia), con la Generalitat Valenciana.

La organización así como las directrices que se marcan en el manual siguen el mismo esquema y similares características a las que se expresan en el Manual de Señalización de Senderos de la Federación Española de Deportes, Escalada y Senderismo (FEDME).

Tal y como se ha mencionado en el apartado de Itinerarios en ENP, el Área de Conservación de Espacios Naturales de la Conselleria de Medio Ambiente encargó a la Universidad Politécnica de Valencia un estudio para analizar la situación de la bicicleta y las rutas ecuestres en los Parques Naturales de la Comunidad Valenciana, desarrollando una serie de directrices técnicas que sirvieran de orientación a la gestión del uso público. Se incluían una serie de parámetros técnicos acordados con la Federación de Hípica y las cuadras para dar estimaciones sobre diferentes aspectos de la señalización. También existe otro estudio sobre las rutas ecuestres como actividad deportiva, recreativa y turística realizado desde la Universidad de Málaga.

En Andalucía, Cataluña y la Comunidad Valenciana, principalmente, se han puesto en marcha experiencias-piloto para señalar rutas ecuestres siguiendo unas directrices técnicas consensuadas con la Federación de Hípica y las empresas de turismo ecuestre.

En Menorca destaca el sendero denominado *Camí de Cavalls*, con una longitud de 200 km, que permite recorrer el perímetro de la isla al completo.



## 5.13. Senderos Accesibles

### 5.13.1. Introducción

Las personas con discapacidad son un grupo heterogéneo que tienen diversas necesidades. Se estima que un 10% de la población mundial (según la OMS) tienen alguna discapacidad. Este concepto (OMS, 2002) se sustenta en las capacidades de cada persona para realizar y desempeñar tareas en diferentes entornos, y se apoya en los efectos facilitadores o limitadores que las características del mundo físico, social y actitudinal producen sobre la persona. Pero además poseen los mismos derechos y deberes, entre los que se encuentra el derecho al ocio, que el resto de la ciudadanía y, como tal, reclaman la plena equiparación de oportunidades y de acceso a los recursos disponibles<sup>8</sup>.

Aplicando el principio, “*Nada sobre las personas con discapacidad sin las personas con discapacidad*” (Foro Europeo de la Discapacidad), cada persona es la que debe decidir sobre su propio ocio, sin dejar de lado el importante papel que tienen las organizaciones de las personas con discapacidad y como representantes del grupo social y agente clave en los foros de toma de decisiones sobre las cuestión que les corresponda.

El camino que posibilita trabajar la inclusión es la equiparación de oportunidades y exige que se defina el papel que tiene la accesibilidad física, comunicativa y social en la caracterización del entorno. Es muy frecuente que las personas con discapacidad encuentren barreras de diferente naturaleza.

Hasta el momento es el tercer sector (asociaciones, fundaciones y economía social) el que ha trabajado en favor de la discapacidad, mediante su presencia en programas y servicios de ocio para personas con discapacidad. Su labor en la prestación de servicios de ocio ha tenido gran importancia, también por la vigencia que tiene para algunas personas.

---

<sup>8</sup> El desarrollo de este texto se ha realizado en base al documento: Manifiesto por un ocio inclusivo el cual fue elaborado en el marco del Congreso Ocio, Inclusión y Discapacidad (Bilbao 2003). A lo largo del año 2004, fue ratificado, por la ONCE, Fundación ONCE, y el CERMI, organizaciones que declararon su conformidad con el enfoque planteado y se comprometieron a emprender las acciones que contribuirán al proceso que garantice el ejercicio del Derecho al Ocio de todas las personas.



También se ve de gran importancia un cambio en las estructuras y procesos que permitan el acceso a las personas con discapacidad, a los programas y servicios de ocio que se prestan en la comunidad y en las industrias del ocio.

Se puede definir un entorno inclusivo de Ocio como aquel en el que todas las personas tienen cabida y se interrelacionan. El punto de partida está en potenciar la capacidad de sentir la diferencia como un valor, la sensibilidad ante la diversidad, un ejercicio cotidiano de tolerancia, la actitud de apertura o la empatía, todas ellas cualidades necesarias para conformar un escenario en el que el fenómeno del ocio sea inclusivo.

En el caso que nos ocupa, el acondicionamiento de Senderos Accesibles son un modelo de Ocio Inclusivo empeñado en poner la fuerza y el acento en esos tres puntos de partida: Sentir, Pensar y Hacer.

Pero el Ocio Inclusivo no sólo se relaciona con la creación o el disfrute de senderos en la Naturaleza, sino que el concepto está presente en diversos ámbitos:

- En el ámbito del turismo se deben garantizar las condiciones de accesibilidad global de las infraestructuras y entornos e impulsar la posibilidad real de que todas las personas participen en las ofertas de los diversos turismos temáticos.
- En el ámbito de la recreación, conviene asegurar la accesibilidad en el diseño de espacios, de ordenación del territorio, de planificación urbanística o en la edificación de viviendas, entre otros, que faciliten el uso y disfrute de casas, calles, plazas, parques, áreas recreativas y espacios naturales para desarrollar actividades recreativas sociales, domésticas y al aire libre.

Las personas con diversidad funcional, ya sea permanente o temporal, reúnen ciertas características determinadas por su tipo de discapacidad. Se podría decir que algunas de las necesidades específicas que tienen son las siguientes:

- Para las personas ciegas y con discapacidad visual, además de las medidas de inclusión física relativas a accesos y espacios sin obstáculos en equipamientos, se precisarían respuestas en materia de inclusión comunicativa - elementos de señalización táctil y sonora-.
- La principal necesidad para las personas sordas y con discapacidad auditiva es su inclusión comunicativa, ya que necesitan de elementos facilitadores de señalización visual y una información que responda a sus necesidades tanto desde el punto de vista cualitativo como cuantitativo (sobre todo en el



- tratamiento de los contenidos informativos). Por lo tanto, para responder a dichas necesidades y posibilitar el acceso a la comunicación en los servicios y programas de ocio, es necesario disponer de recursos técnicos y/o humanos -según se precisen soportes visuales y/o auditivos-.
- Las personas con discapacidad física demandarían, principalmente, medidas en materia de inclusión física: condiciones de acceso, entrada o salida, y situación de los espacios, infraestructuras y equipamientos de ocio. Estas condiciones deberían incluir elementos facilitadores para el acceso a un equipamiento, el movimiento por un espacio o el uso de los servicios disponibles con total autonomía y comodidad.
  - La exclusión social es quizá la mayor barrera con que se enfrentan las personas con discapacidad intelectual. Así, se trataría de incorporar elementos facilitadores como adaptaciones, apoyos y recursos adicionales (textos con lenguaje de fácil lectura o programación de sus actividades de acuerdo a su capacidad intelectual y/o social, etc.), permitiendo su plena participación en experiencias de ocio. Además, en algunos casos, personas con discapacidad intelectual pueden necesitar también actuaciones en materia de inclusión física y/o comunicativa (ciertas discapacidades intelectuales llevan asociadas además dificultades motrices).
  - Las personas con alteraciones de comportamiento también necesitan medidas de inclusión social, además de la colaboración de profesionales conocedores de la situación.
  - Para conseguir que las personas con parálisis cerebral puedan participar y disfrutar plenamente de experiencias de ocio, se precisan sobre todo actuaciones en materia de inclusión física –eliminando barreras arquitectónicas, fundamentalmente-, aunque también precisan de signos y símbolos para comunicarse. Además habría que tener en cuenta las ratios de personal de apoyo, ya que necesitan de una persona permanentemente, y en ocasiones no es posible cubrir sus necesidades con los voluntarios y trabajadores de asociaciones y colectivos.
  - Por último, las personas con discapacidades múltiples presentan necesidades complejas y superpuestas, lo que hace que la formación integral de los profesionales –para poder prestar los apoyos necesarios en cada caso- sea fundamental. Este colectivo, además, necesita la plena adecuación de espacios, elementos e información.



En la última década del siglo XX se están llevando a cabo diversas experiencias para acercar los espacios naturales a las personas con discapacidad. En su mayor parte, deberían llevarse a cabo actuaciones en el área de uso público y debe realizarse desde los principios de inclusión social.

Entre los diversos equipamientos que pueden ofrecer diversos grados de accesibilidad figuran los siguientes: Centros de visitante/Centro de información/Ecomuseo, Mirador/Observatorio, Aula de Naturaleza, Jardín botánico, Sendero guiado o autoguiado y Área recreativa.

En el marco del estudio que nos ocupa, en relación con los Itinerarios no motorizados hay que desviar la atención hacia los senderos guiados/autoguiados, los senderos accesibles.

A priori se podría definir sendero accesible como un camino que se acondiciona en un ambiente natural que reúne las condiciones de comodidad, seguridad y confort; además de mostrar adecuadamente los contenidos culturales y educativos que ofrece la Naturaleza.

De acuerdo al Manual de senderos accesibles de Huesca (elaborado por la Diputación Provincial de Huesca en 2007) un sendero accesible debe cumplir varios objetivos fundamentales:

- Permitir el acceso y paseo de los visitantes mediante itinerarios adaptados, que puedan comunicar las diferentes zonas de interés adaptadas con los centros de interpretación, servicios higiénicos, miradores, etc.
- Contar con elementos de urbanización adaptados en todas las zonas de interés y en los itinerarios que las comunican, (escaleras, puentes, rampas, pasarelas, pasamanos, barandillas, aparcamientos, elementos de protección, pavimentos, etc.)
- Disponer de mobiliario urbano adaptado, bien situado e identificado, en los itinerarios y en las zonas de interés.
- Utilizar una señalización adecuada para facilitar la orientación durante todo el recorrido y que este cuente con buena iluminación.
- Mostrar la información de interés mediante diferentes sistemas de comunicación en lugares bien iluminados, evitando posibles deslumbramientos. Los sistemas de comunicación pueden ser: sistema visual, sonoro, táctil y gusto-olfativo, y también mediante intérprete lengua de signos Española (LSE).



- Utilizar el medio natural para desarrollar diferentes actividades educativas y de ocio, que estimulen los sentidos, sensibilicen a los visitantes con el medio natural y aporten una experiencia enriquecedora, agradable e inolvidable.

También según este manual se clasifican los senderos según su propósito:

- Sendero interpretativo: Suelen ser relativamente cortos y están situados cerca las zonas de acampada, centros de visitantes, etc. El objetivo es mostrar el patrimonio, la flora, la fauna y otros valores medioambientales del entorno, y requiere el acompañamiento de un guía que explique las características del lugar. La persona encargada de esa tarea debe recibir formación en trato adecuado a personas con discapacidad, y sería ideal que además dominara la Lengua de Signos Española (LSE).
- Sendero autoguiado: pueden ser recorrido sin guía, gracias al apoyo de las señales, paneles informativos, carteles, etc. que ayudan con la interpretación del entorno natural. Toda la información mostrada debe estar adaptada con textos de fácil lectura. En dicho manual, se concreta las características de ubicación, extensión, nº de paradas, las tipos de trazados (circular, doble en ocho o lineal) y diversas sugerencias.
- Senderos para excursión: son de recorrido más largo, y facilitan el acceso de los visitantes a lugares que tengan un especial valor ecológico, paisajístico, patrimonial etc. Debe prestarse atención al trazado y características técnicas e incidir en la señalización de inicio e indicar sus características técnicas: longitud, tipo de pavimento, pendientes, grado de accesibilidad, zonas de sombra, fuentes, etc. y complementar con una señalización adaptada que facilite el tránsito de los visitantes.

El Catálogo de Buenas Prácticas de Europarc define senderos guiados/autoguiados como aquel itinerario que discurre en la mayoría de los casos por caminos tradicionales, recorriendo el patrimonio natural y cultural, y habilitado para la marcha y el excursionismo, fundamentalmente a pie y a veces en bicicleta o caballería. En dicho catálogo, se establecieron los criterios para que este tipo de equipamiento se considere accesible<sup>9</sup>, en cuanto a:

---

<sup>9</sup> A su vez el Catálogo de Europarc, utilizó como referencia los criterios considerados en la Guía Técnica de Accesibilidad a los Parques Nacionales españoles para personas con movilidad reducida. Documento



- Aparcamiento y acceso al sendero (nº de plazas, pavimento, señalización, dimensiones, espacio de acercamiento, itinerario hasta el equipamiento).
- Características generales del sendero (longitud, pavimento, seguridad, circulación vertical, circulación horizontal, mobiliario y zonas de descanso y diversa información del recorrido).

Como resumen de sus características técnicas se podría decir que un sendero accesible, posee una longitud variable, aunque es preferible que sean itinerarios cortos circulares con posibilidad de que se puedan prolongar, con un pavimento regular antideslizante con un alto grado de compactación, protegido con bordillos laterales de seguridad y pasamanos o barandillas de protección, de pendiente longitudinal no superior al 8%, con un ancho de unos 120 cm, que los puntos de cruce y cambios de dirección y maniobra tengan un espacio suficiente cada 500 m. Deben existir suficientes zonas de descanso separadas una distancia aprox entre 45-60 m, que el mobiliario esté diseñado para que puedan ser utilizados por todos los usuarios pero que no invada el sendero. También es importante que exista información del recorrido como folletos y paneles y señales informativos.

Un sendero accesible permite el acceso a todos sus visitantes, tengan o no diversidad funcional, integrando a éstos socialmente a través del ocio personal. Para ello, está provisto de elementos de comunicación horizontal, que permiten el tránsito cómodo y seguro; además cuenta con mobiliario adecuado y bien situado y dispone de señalización adaptada que facilita la orientación de los visitantes. Para aquellos que quieran disfrutar de información de interés, ésta se muestra a través de varios medios –paneles, mapas o mesas de interpretación- para que cualquiera pueda entender, comprender y compartir.

La adaptación de un Sendero para ser disfrutado de forma autónoma, cómoda y segura no es simplemente la realización de una obra para dotarlo de elementos accesibles; implica también una decisión que permitirá al 10% de la población que tiene diversidad funcional- sin incluir a familias con bebés y a personas mayores- poder disfrutar del ocio en la naturaleza. Una oportunidad, en definitiva, de integrar socialmente a través de un ocio inclusivo y ofrecer un nuevo destino donde poder disfrutar del tiempo libre; además de aportar a la población local riqueza económica y social –provocada por el aumento del turismo- que se generará en la zona.

---

que fue elaborado conjuntamente por la Fundación ONCE y el Organismo Autónomo Parques Nacionales.



Desde hace unos años se están eliminando cada vez más barreras arquitectónicas y de comunicación en nuestras ciudades. Espacios como las calles, plazas y parques, servicios como el transporte o los lugares de ocio y cultura, son cada vez más accesibles a personas con discapacidad; hasta hace poco totalmente inaccesibles para diferentes colectivos de personas con diversidad funcional.

En este sentido, es importante destacar la Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Así desde hace unas décadas diferentes Administraciones, de la mano de las Asociaciones de discapacitados y con el apoyo de fundaciones, bancos y cajas, están orientando sus políticas hacia la igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos; era cuestión de tiempo que se abordaran también las barreras arquitectónicas y de comunicación en la naturaleza.

### **5.13.2. Entidades promotoras**

Son numerosos los organismos que han llevado a cabo experiencias para hacer posible el diseño universal y la accesibilidad en equipamientos, actividades y programas. Cabe citar diversas entidades públicas y organizaciones como: el Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT - IMSERSO, Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad), el Organismo Autónomo de Parques Nacionales, administraciones ambientales autonómicas, algunas diputaciones provinciales (como la de Huesca), algunas universidades como la Autónoma de Madrid (UAM), diversos ayuntamientos y comarcas, la Organización Nacional de Ciegos de España (ONCE), Obras Sociales de entidades financieras (Caja Madrid, La Caixa), etc.

### **5.13.3. Marco normativo**

En este apartado se realiza una selección de la normativa más representativa en relación a la accesibilidad y el diseño para todos a nivel estatal.

Cabe citar la Ley Nacional de Integración Social de los Minusválidos (LISMI), 13/1982 del 7 de Abril, es a día de hoy la gran referencia a nivel estatal de la que se han nutrido las demás leyes Autonómicas y Decretos Provinciales y el Real Decreto 556/1989 de 19 de mayo por el que se arbitran medidas mínimas sobre accesibilidad en los edificios. Ambas leyes dan un cierto grado de cobertura a las personas con discapacidad. Aunque no es hasta el año 2003 cuando se publica una Ley específica



para la accesibilidad universal: Ley 51/2003 de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, con la que se trata de cubrir huecos en la normativa legal. Por su parte las Comunidades Autónomas han promulgado sus propias normativas relacionadas con la accesibilidad.

Por otro lado, una de las principales líneas de actuación del Plan Nacional de Accesibilidad (2004-2012) (que se desarrolla más ampliamente en el capítulo siguiente) es sin duda la creación de un Marco Normativo adecuado que regule firmemente y se encargue de velar porque se cumplan sus normas. (<http://www.accesible.es/legis.htm>)

Paralelamente a las normas de obligado cumplimiento se ha desarrollado la Norma UNE 170001, que consta de dos partes. En la UNE 170001-1 se recogen los requisitos que aseguran el buen diseño de espacios, productos y servicios, y basados en los Requisitos de accesibilidad global-DALCO (acrónimo de Deambulación, Aprehensión, Localización y Comunicación). En la segunda parte, la UNE 170001-2, se recoge el sistema de gestión de la accesibilidad global, para hacer efectivas las medidas de accesibilidad y en su caso poder entrar en el proceso de certificación que garantice la calidad y adecuación de los entornos construidos que accedan a la misma.

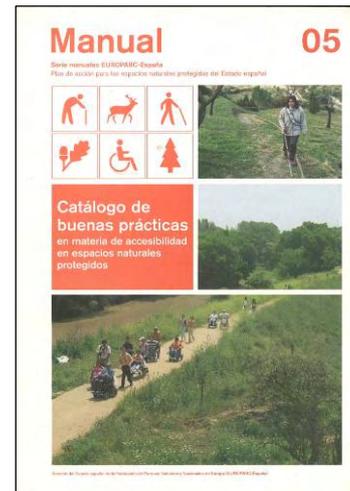
En el desarrollo de proyectos arquitectónicos y urbanísticos existe una tendencia a cumplir básicamente las exigencias normativas a los diferentes espacios en lo relacionado con la accesibilidad.

La Accesibilidad Universal se define como la cualidad de los entornos donde se puede disfrutar de bienes y servicios para hacerlos adecuados a las capacidades, necesidades y expectativas de todos sus usuarios potenciales, sin tener en cuenta la edad, sexo, origen cultural o grado de capacidad), de tal modo que puedan realizar todas las acciones de deambulación, aprehensión, localización y comunicación que se espera realicen en esos entornos (en especial las que se deriven de situaciones de emergencia), pero sin dificultad o sobreesfuerzo.

Los requisitos DALCO (Deambulación -movilidad horizontal y vertical-, Aprehensión -capacidad de agarrar y/o alcanzar de forma manual, y también alcance auditivo y visual-, Localización -orientación y señalización-, y Comunicación (emitir, recibir e intercambiar información a través de distintos canales: oral, escrito, visual y auditivo) son un conjunto de requisitos que han de satisfacerse para garantizar la accesibilidad global de los entornos, productos o servicios y facilitar la accesibilidad global al entorno construido.



En el caso de Espacios Naturales Protegidos no existe una legislación específica en materia de Accesibilidad, tan sólo guías técnicas o manuales como la Guía técnica de accesibilidad a los parques nacionales españoles para personas con movilidad reducida (Ministerio de Medio Ambiente, octubre 2003) o el ya mencionado Catálogo de buenas prácticas, en materia de accesibilidad en espacios naturales protegidos, elaborado por EUROPARC, en 2007



#### 5.13.4. Planes Estratégicos

El Plan Nacional de Accesibilidad con el lema “*Por un nuevo paradigma, el Diseño para Todos, hacia la plena igualdad de oportunidades*” se presentó en 2003, Año Europeo de las Personas con Discapacidad. Este es el primer Plan Nacional de Accesibilidad (2004-2012) que el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales desarrolló a través del IMSERSO. Este Plan, que surge de un proyecto concebido originalmente en 1999, tuvo una especial relevancia al ser el principal instrumento de actuación en el Proyecto de Ley de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.

Con este Plan no sólo se pretende dar respuesta a unas necesidades que afectan a un gran colectivo de personas, sino también beneficiar a toda la población y, a su vez, establecer un nuevo marco de cooperación interinstitucional y con el sector privado, única fórmula posible para alcanzar los actuales objetivos de las políticas de accesibilidad.

Las líneas de actuación van desde la concienciación y formación de la población, hasta la creación de normativas, normas técnicas y guías, además de apoyar la investigación, la innovación y la calidad y crear planes y programas de accesibilidad en los que se promueve la participación.

Transcurrido este período 2004-2012, y tras previa evaluación de su impacto y resultados, está prevista la aprobación de un II Plan Nacional de Accesibilidad, que abarcaría el período restante hasta el año 2020 en que finaliza el calendario de aplicación de las previsiones contenidas en la Ley de Igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.



En el caso de los Espacios Naturales Protegidos, están empezando a elaborarse diversos planes y programas de accesibilidad más amplios que incorporan la accesibilidad como una parte integrante de la gestión del uso público de estos espacios. En apartados posteriores se expone el marco en el que se describen las diferentes experiencias de acondicionamiento de senderos accesibles.

### **5.13.5. Actuaciones realizadas**

En la actualidad existen varias decenas de senderos accesibles en el territorio español aunque su información no se encuentra centralizada. Es necesario acudir a las páginas web de organismos oficiales e instituciones diversas para poder recabar dicha información. Así, encontramos senderos accesibles en la mayor parte de las Comunidades Autónomas, entre otras: Islas Canarias, Andalucía, Aragón, Castilla y León, Principado de Asturias, Cantabria, Cataluña, País Vasco y Comunidad Valenciana, ejemplos todos ellos de políticas de integración y apuesta por la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos.

Las Iniciativas concretas habitualmente nacen de la necesidad de incrementar la oferta de ocio de las personas discapacitadas locales, además de ofertar nuevos lugares accesibles visitables también por el resto de ciudadanos y turistas que visiten la zona.

Se consideran iniciativas de referencia la elaboración de Manuales como el Catálogo de buenas prácticas, en materia de accesibilidad en Espacios Naturales Protegidos, elaborado por EUROPARC, en 2007, el cual se realizó con el objeto de recoger un conjunto de buenas prácticas, que presentan diferentes equipamientos de uso público de los ENP en el Estado español, en materia de accesibilidad (centros de visitantes, senderos, jardín botánico, observatorio/mirador, aula de la naturaleza).

A continuación se muestra una selección de experiencias de acondicionamiento de Senderos accesibles en varias CC.AA.

#### *Aragón*

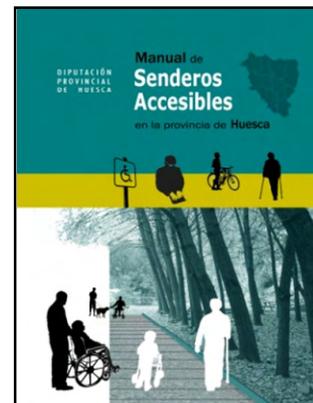
Los inicios tuvieron lugar en el Parque de la Sierra y Cañones de Guara donde se comenzaron a planificar actuaciones de mejora de la accesibilidad, posteriormente se inventariaron las infraestructuras y servicios de uso público para conocer el nivel de accesibilidad de cada equipamiento para su adaptación y realizar una oferta adecuada. Para ello se contó con la colaboración del IMSERSO, Fundación ONCE y la empresa pública Sodemasa. Los senderos accesibles que se han acondicionado en este marco son varios: la adaptación del sendero S-1: Fuente de la Tamara y el



Puntillo y el acondicionamiento del sendero de Lecina en el Parque Natural de la Sierra y los Cañones de Guara, Sendero del aparcamiento de Linza al área recreativa del Llano de la Casa (I fase, Parque Natural de los Valles Occidentales) y acondicionamiento del sendero circular de la Reserva Natural (Reserva Natural dirigida de la Laguna de Gallocanta).

Mediante un convenio de colaboración entre Gobierno de Aragón y Fundación La Caixa en los años 2010-2011 se está ejecutando la adecuación de senderos en el Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido.

En la provincia de Huesca se ha desarrollado el Programa SENDEROS PARA TODOS que se enmarca dentro del programa Turismo Accesible que la Diputación Provincial de Huesca está promoviendo. Dicho programa pretende acercar el senderismo a determinados colectivos, dar a conocer lo más significativo del lugar según las capacidades de cada persona y sobre todo ofrecer un recurso que les permita disfrutar de diversos espacios naturales con facilidad y seguridad.



El Programa comenzó con la elaboración de un Manual de senderos accesibles y el acondicionamiento, hasta el momento, de 2 senderos: El Cornato de 700 m (Bielsa) y Santa Elena (Biescas) de 1.500 m. En ambos, es posible encontrar al inicio un panel informativo con el recorrido del sendero en un mapa en altorrelieve e información en braille y texto impreso en macrocaracteres. También se ha colocado diverso mobiliario de madera (mesas y bancos adaptados) y panelería interpretativa de fácil lectura, con texto impreso y braille. Los contenidos pretenden que el visitante agudice los sentidos, interprete el entorno natural, toque las distintas texturas de troncos y hojas de árboles, etc.



Figura 77: Camino Accesible Santa Elena (Biescas –Huesca).

Fuente: Archivo Prames.



*Figura 78: Camino Accesible El Cornato (Bielsa-Huesca).*

*Fuente: Archivo Prames.*

Este proyecto continuará con la ampliación de la oferta de este tipo de infraestructuras mediante el acondicionamiento de varios senderos más en la provincia y sobre todo conseguir la implicación de los colectivos de usuarios.

### *Principado de Asturias*

La iniciativa Senderos Accesibles en Espacios Naturales del Principado de Asturias ha contado con la participación de la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio e Infraestructuras del Gobierno del Principado de Asturias y la Obra Social “la Caixa”; juntos han realizado varias actuaciones con un total de 3.000 metros de sendas accesibles que ya están en servicio, tales como el sendero de Campiellos -situado en el Parque Natural de Redes, dispone de un mirador adaptado y una longitud total de 680 metros. Otros proyectos ejecutados son dos senderos en el Parque Natural de Fuentes -uno en Muniellos y el otro situado en el municipio de Ibias-, el sendero del Hayedo de Montegrande y el sendero en el Parque natural de Ponga, con dos miradores con vistas al macizo occidental de los Picos de Europa y el Sendero de Sobre

Todos los recorridos anteriores oscilan entre los 400 y 600 metros de longitud y disponen de paneles informativos con textos y dibujos en Braille.



Figura 79: Sendero de Campiellos.

Fuente: <http://www.ayto-sobrescobio.es/index.php/es/turismo/rutas-y-sendas/senda-accesible.html>

### Islas Canarias

La primera actuación se llevó a cabo en Tenerife con el convenio suscrito entre el Gobierno autonómico, el Cabildo de la ciudad y la Federación Canaria de Montañismo. Se denominó: "Recuperar los caminos tradicionales forestales y su primera actuación fue el sendero de Madre del Agua", ubicado en un espacio natural protegido. Es un camino de 860 metros de longitud de ida y vuelta con un ancho variable de entre 2,5 y 4 metros; para recorrerse entre 30-60'.

### Castilla y León

Castilla y León tiene en su haber varios proyectos realizados gracias al Programa Regional de Accesibilidad de la Junta de Castilla y León. Se describen a groso modo las actuaciones realizadas y se listan los senderos accesibles procedentes de la Guía de accesibilidad en las Casas del Parque de Castilla y León, en la tabla que figura más adelante:

En Ávila se han incluido elementos accesibles en la Casa





del Parque, y construido una senda apta para todos los públicos sobre una plataforma desde la que se tienen unas espectaculares vistas del embalse, pudiendo disfrutar de la flora y la fauna típicas del espacio.

También se ha creado la Senda Accesible en el entorno de la Casa del Parque "El Risquillo" en Guisando y se ha construido un Parque de Aventuras que posee un tramo accesible para personas con movilidad reducida



*Figura 80: Senda accesible Los Castaños centenarios. Parque Natural de Batuecas-Sierra de Francia*

*Fuente: Archivo Prames.*

En la provincia de Salamanca se han desarrollado dos actuaciones para la mejora de la accesibilidad de los espacios naturales de Batuecas-Sierra de Francia (Senda accesible Los Castaños centenarios-El Casarito) y en Arribes del Duero

En Soria se ha mejorado la accesibilidad en la Reserva Natural de Calatañazor y en el Monumento Natural de la Fuentona.

Por último, en Zamora, con la ejecución del Programa de accesibilidad para personas con movilidad reducida, se ha elevado el número de visitantes con discapacidad que han podido disfrutar no sólo del espacio natural, sino también de su playa y de algunos senderos, beneficiando también de esta manera a la población local.

### *Andalucía*

Andalucía, por su parte, ha desarrollado el Plan de Acción Integral para Personas con Discapacidad en los espacios naturales (BOJA del 7 de enero de 2004), diseñado por la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, el cual da un paso importante hacia la accesibilidad universal de los espacios naturales protegidos. Ha sabido explotar las características de su orografía para crear una red que cuenta ya con 36 senderos accesibles.



Entre otras actuaciones, la Junta de Andalucía ha eliminado barreras en 120 kilómetros de 36 senderos. La Consejería de Medio Ambiente ha adaptado 262 equipamientos de uso público de los parques naturales de Andalucía para que sean accesibles a personas con discapacidad. Las actuaciones más relevantes por provincias han sido las siguientes:

En Jaén se pueden encontrar más de 1 kilómetro de sendas accesibles en el Parque Natural Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas y en Huelva, el sendero del Acebuche (6,7 km.) en el Parque Nacional de Doñana.

Cádiz cuenta con el sendero de Barreño -650 metros formados por pasarelas de madera y tratamiento de suelos- y el sendero de Vista Hermosa, que parte desde la propia estación de ferrocarril hasta la mezquita de la catedral (2,18 kilómetros).

En 2010 se finalizó en la provincia de Granada, el primer proyecto de adecuación de senderos en ENP (se enmarca en el Plan de Acción integral para personas con discapacidad en los ENP de Andalucía ya mencionado). Se han adecuado 7 senderos, que suman un total de 4,5 km repartidos en cinco ENP. El Parque Natural de la Sierra de Baza (un sendero de 380 metros en el paraje denominado Casas de Don Diego). En el espacio natural de Sierra Nevada, dos senderos con un total de dos kilómetros: Sendero de La Ragua-Hoyos de la Pura y el Sendero de La Ragua-Barranco del Hornillo que cuentan con una pasarela con capacidad para dos sillas de ruedas que concluye en dos miradores. En el Parque Natural de Huétor (el Centro de Visitantes de Puerto Lobo y la zona conocida como la Fuente de los Potros). Un sendero circular en el Parque Natural de Tejeda, Alhama y Almijara, en el llamado Jardín del Ingeniero y un último sendero junto al río Castril.

### *Cataluña*

A través de Turism de Catalunya se ha creado el Programa Turismo para todos en el que se ofertan 21 destinos que cuentan con una oferta integral de recursos turísticos adaptados para que todo el mundo pueda disfrutar del importante patrimonio cultural catalán, de los impresionantes paisajes de su geografía, de la riqueza gastronómica e, incluso, de las diferentes actividades deportivas.

En alguno de estos destinos, como es el caso de La Vall de Boí, se muestra como recurso el Parc Nacional d'Aigüestortes i Estany de Sant Maurici, en el que se menciona los senderos accesibles disponibles, en este caso tres (Sendero adaptado Estany Sant Maurici, Sendero del Planell de Aigüestortes y Sendero del Pont de la Gorga). Para conocer cuales son los senderos adaptados es necesario consultar



individualmente cada uno de los ENP que comprenden la Red de espacios naturales de Cataluña.

Por su parte, el grupo d' Estudi i protecció dels ecosistemes catalans-Ecologistes de Catalunya (GEPEC-EdC) ha acondicionado dos senderos:

- El Barranc Verge del Camí (Cambrils), forma parte de un parque urbano del barrio de la Llosa en Cambrils a lo largo de 380 m.
- La Desembocadura del riu Gaià (Tarragona), discurre a lo largo del río Gaià hasta la playa unos 480 m.



*Figura 81: Sendero accesible Desembocadura del riu Gaià (Tarragona).*

*Fuente: [www.gepec.org/natura](http://www.gepec.org/natura).*

El Plan Director de la Red de Parques Nacionales hace referencia a los senderos más frecuentados —localizados en las zonas de Uso Especial— como lugares que podrán llevar un tratamiento superficial, si fuese necesario, para la accesibilidad de minusválidos. Respecto a las instalaciones, menciona que, en la medida de lo posible, tendrán las adaptaciones necesarias para que puedan ser accesibles a personas discapacitadas.

Se da también clara prioridad a las actividades del Paseo y la Contemplación, prestando atención especial a los valores culturales, estéticos, educativos y científicos. Para ello dispone establecer diferentes circuitos y sistemas interpretativos que ofrezcan oportunidades de disfrute de la naturaleza a las personas con discapacidad, hasta donde sea posible y cuando el entorno no se vea afectado, para que todos los ciudadanos tengan las mismas oportunidades de disfrutar de su ocio.

A continuación se ha listado aquellos senderos accesibles en ENP en una tabla, pero tan sólo los procedentes de las dos fuentes que se especifican al final de la tabla.



Comunidad Autónoma	ENP	Denominación Sendero accesible
Andalucía	PN Doñana	Sendero de la Rocina
Andalucía	PN Sierra Norte de Sevilla	Sendero Vía Verde de la Sierra
Canarias	PN de Timanfaya	Sendero de Mancha Blanca
Castilla La Mancha	PN Tablas de Daimiel	Sendero Isla de Pan
Castilla y León	Reserva natural del Valle de Iruelas. Ávila	Senda junto al embalse de "El Burguillo"
Castilla y León	Parque Regional Picos de Europa. León	Recorrido por Puebla de Lillo
Castilla y León	Parque Regional Picos de Europa. León	Visita al lago de Isoba y al "Chozo de los pastores"
Castilla y León	Espacio Natural de La Nava y Campos de Palencia. Palencia	El Prado-La Cogolla
Castilla y León	Parque Natural de las Batuecas – Sierra de Francia. Salamanca	Sendero de los "castaños centenarios"
Castilla y León	PN de las Hoces del Duratón. Segovia	Sendero de la Glorieta
Castilla y León	Reserva natural del Sabinar de Calatañazor. Monumento natural de la Fuentona. Soria	Sendero del Monumento Natural de "La Fuentona"
Castilla y León	Reserva natural Riberas de Castronuño-Vega del Duero. Valladolid	Senda de los Almendros
Castilla y León	Reserva natural Lagunas de Villafáfila. "El Palomar". Zamora	Recorrido por el exterior de la Casa del Parque
Cataluña	PN de Aigüestortes i Sant Maurici	Sendero adaptado Estany Sant Maurici
Cataluña	PN de Aigüestortes i Sant Maurici	Sendero del Planell de Aigüestortes
Cataluña	PN de Aigüestortes i Sant Maurici	Sendero del Pont de la Gorga
Cataluña	PN Garraf	Sendero autoguiado de Can Grau
Cataluña	PN Garraf	Itinerario botánico de la Pleta
Cataluña	PN Sant Llorenç del Munt l'Obat	Sendero de la Casa Nova de l'Obat
Comunidad Valenciana	PN Lagunas de la Mata y Torrevieja	Senda Azul
Comunidad de Madrid	Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares	Senderos del Centro de Información del Parque
Comunidad de Madrid	Parque Regional en torno a los Cursos bajos de los ríos Jarama y Manzanares	Sendero de Caserío de Henares
Región de Murcia	Parque Regional Salinas y Arenales de San Pedro	Senda del Coterillo
Región de Murcia	Parque Regional Salinas y Arenales de San Pedro	Senda de las Encañizadas

Tabla 19: Senderos accesibles en Espacios Naturales Protegidos.

Fuente: Catálogo de buenas prácticas, en materia de accesibilidad en espacios naturales protegido. EUROPARC, en 2007. Guía de Accesibilidad, Casas del parque de Castilla y León.



En los diferentes ENP nacionales se están desarrollando y se proyecta desarrollar diversidad de actividades de adecuación, entre las que destacan algunas de relevancia como el Diagnóstico de la adaptación de los sistemas de Uso Público a personas con discapacidad; la Elaboración del Manual Bases para la guía de buenas prácticas en la atención de visitantes con movilidad reducida, o la colaboración con instituciones como la Fundación ONCE o el Comité Español de Representantes de Minusválidos (CERMI) para el diseño y elaboración de cursos de formación dirigidos al personal de los Parques Nacionales encargados de atender al público. También se han celebrado en varias ciudades españolas días significativos de los Parques Nacionales teniendo como protagonistas a personas con discapacidad.

Respecto a las infraestructuras se ha actuado sobre la supresión de barreras arquitectónicas, la construcción de rampas de acceso a las instalaciones e infraestructuras, la instalación de ascensores y construcción de servicios. Además, se han creado senderos peatonales adaptados a personas con movilidad reducida y se han adaptado observatorios y miradores para personas en sillas de ruedas.

Como muestra representativa se menciona el Parque Nacional de Doñana. En este parque se viene trabajando desde la década de los 90 en la adaptación de su sistema de uso público para hacerlo accesible a las personas con algún tipo de necesidades especiales, ya sean motrices, sensoriales, intelectuales y/o sociales.

Las primeras actuaciones realizadas se llevaron a cabo en colaboración con la Unidad de Rehabilitación de Ciegos Adultos (URCA-ONCE) de Sevilla. Fruto de este convenio se desarrollaron actividades dirigidas a personas con deficiencias visuales tales como la edición de folletos en lenguaje Braille, la realización de planos generales del Parque Nacional y de senderos peatonales; un curso de formación para técnicos, guías de Uso Público, la celebración del día Europeo de los Parques Nacionales Parques sin Barrera, Parques sin Frontera y la realización de rutas guiadas con grupos de la ONCE.

Paralelamente a estas medidas, se han adaptado las infraestructuras mediante:

- El entablado de los senderos peatonales de todo el Parque, facilitando el paso a personas con movilidad reducida a lugares con sustrato arenoso, inaccesibles en principio para ellos.
- La adaptación de los observatorios, que permite así el disfrute de las aves a personas y niños de diferentes alturas y a usuarios de silla de ruedas.



- Instalando ascensores en los centros de visitantes que comuniquen todas sus plantas, (llegando a adaptar edificios tan singulares como el Palacio del Acebón).
- La creación de aparcamientos reservados para Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Además, en algunas de las exposiciones que se muestran en los Centros de Interpretación, se distribuyen elementos que estimulan los diferentes sentidos, acción que hace partícipe al colectivo de discapacitados sensoriales y es de gran atracción para los niños y no tan niños.



## 5.14. Otras tipologías de actividades recreativas deportivas no motorizadas

Tal y como se ha comentado, a pesar de que no existe ninguna fuente ni estudio que realice una definición clara, ni clasificación, de las modalidades que se contemplan dentro de la Red de Itinerarios no Motorizados, en el momento en el que apareció este término de la mano del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, a través de su Programa Caminos Naturales, se inclinaba hacia aquellos recorridos que se realizan a pie, en bici o a caballo.

Por ello, a lo largo del presente documento se han analizado las tres principales actividades no motorizadas en el medio natural que tienen mayor tradición o que son practicadas por un mayor número de personas.

Una vez contemplada la compleja situación general y el entramado de senderos tan diverso que existe en el Estado español, se ha visto la necesidad de abordar la ampliación del concepto de itinerario no motorizado y analizar la idoneidad de estudiar otras actividades que implican el diseño y señalización de itinerarios diferentes al senderismo, la bicicleta y el caballo. La diversidad de espacios naturales en España, la mayor especialización de las actividades deportivas, y sobre todo la tendencia a la diversificación de nuestras opciones de ocio, contribuyen al desarrollo de nuevas modalidades que no se sirven de medios motorizados.

Es el caso de aquellas que surgen en países nórdicos europeos y que se han implantado en España con fuerza como el *nordic walking*, los circuitos permanentes de orientación, realizados tanto a pie como en bici, los paseos en carro por humedales y zonas litorales o el paseo en antiguas calesas en parques por donde discurra un camino real.

En zonas de la alta montaña, hay que destacar la señalización de rutas de *mushing* (tanto en invierno como en verano) y de los circuitos de esquí de fondo o de travesía que en algunos parques son trazados, y clásicos en las guías de montañismo invernal.

En parques litorales o reservas marinas se han creado itinerarios submarinos señalizados en zonas de gran frecuentación para evitar pérdidas y reorientar los flujos (caso de las Islas Medes en Costa Brava y la Serra Gelada en Alicante, a través de iniciativas de la Conselleria de Turismo y del Área de Medio Ambiente de la Diputación de Alicante en diferentes espacios marinos).



También existe en el caso de parques con lagos, lagunas y embalses, el diseño de rutas para paseos en barca, que tienen lugar en parques con lagos, lagunas y embalses. En estos casos se plantea la necesidad de que se establezcan directrices técnicas para los barqueros, así como un sistema de información y formación ambiental para las empresas. Este mismo problema se presenta en Parques Naturales con el piragüismo y el rafting; ejemplos de ello son el Parque Natural de las Hoces del Gabriel, las Hoces del Río Duratón o el Parque Natural del Alto Tajo. De entre estas iniciativas náuticas destaca la Red Rocinante de Castilla La Mancha, que promueve itinerarios no motorizados que pueden recorrerse a pie, en bicicleta, a caballo o incluso en piragua.

### 5.14.1. Rutas *Nordic Walking*

Este nuevo concepto de deporte proviene de Finlandia, donde los esquiadores de fondo lo han practicado desde siempre en su entrenamiento de verano. Hoy en día es un movimiento seguido por miles de personas en el centro y norte de Europa. Consiste principalmente en optimizar el paseo natural realizado por el empuje de dos bastones que definen el ritmo y la intensidad en función de las condiciones físicas de la persona, pudiendo desarrollarse en diferentes entornos, diferentes condiciones de suelo y en diferentes pistas.

Los recorridos de *Nordic Walking* utilizan las infraestructuras ya habilitadas, es decir los caminos existentes, alguno de ellos senderos homologados realizados por las Comarcas, Diputaciones, Ayuntamientos..., lomas, barrancos, playas o acantilados.

Aunque en muchos lugares los caminos no se marcan expresamente como Itinerarios *Nordic Walking*, es el caso los trazados en las Islas de Mallorca o Menorca, ya empiezan a encontrarse experiencias en las que sí se señalizan y se instala panelería explicativa, como en los recorridos de varias comarcas de la provincia de Huesca.





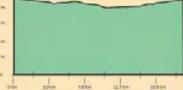
## NW-143-RECORRIDO POR LOS PUEBLOS DE LA HOYA



**ITINERARIO**  
Huesca (circunvalación sur, junto desguace) -  
Pompenillo - Lascasas - Montforrito - Huesca

**Descripción**  
Itinerario circular que parte de la ciudad de Huesca a cualquier terreno en puntos separados, iniciamos el camino desde Huesca, en común con el PR-HU 144. Pronto llegamos a la ermita de Salsas donde se separan los caminos. Tras avanzar un tramo junto al río Isuela, a los tres kilómetros alcanzamos la granja de Capacitación Agrícola y la carretera de Sarriena que, cruzaremos para llegar a la ermita de Los Dolores próxima a Montforrito. El camino desde esta población hasta Lascasas se realiza sin dificultades teniendo que superar la carretera por debajo del puente junto al río Plumen. Tras circular por Lascasas continuaremos hasta Pompenillo, pudiendo acercarnos a la pequeña población ya que el camino la bordea. En poco más de tres kilómetros alcanzamos de nuevo Huesca por la circunvalación sur junto a un desguace de vehículos.



1. **RESERVA**
2. **RECOMENDACIONES**
3. **NO SUAVES**
4. **TEMA PROTECCION**
5. **RESPETA LO QUE VE VUELA**

TELÉFONO DE EMERGENCIAS (112) **EURO-PAGE**

[www.hoyadehuesca.es](http://www.hoyadehuesca.es)



**NORDIC WALKING**  
LA HOYA DE HUESCA

Nº	Nombre	Upl	Longitud	Latitud
1	HUESCA	42	714622	42°7'48"
2	POMPENILLO	39	713290	42°3'09"
3	LASCASAS	38	714816	42°13'12"
4	MONTFORRITO	39	716170	42°18'30"
5	ERMITA DE CAPACITACION AGRICOLA	39	714812	42°13'12"
6	ERMITA DE SALSAS	39	713290	42°3'09"
7	ERMITA DE LOS DOLORS	38	713290	42°3'09"

Figura 82: Paneles rutas Nordic Walking en las Comarcas Hoya de Huesca y Jacetania.

Fuente: Archivo Prames.

Esta práctica deportiva cuenta con dos asociaciones de distinta índole en España:

- La Asociación Española de Caminar Nórdico con Bastones (miembro de la Red Internacional *PoleAbout* para promover el concepto de Caminar Nórdico con Bastones, *Nordic Walking-Sauvakävelu*).



- La Asociación de *Nordic Walking* de España (ANE), que forma parte de la *International Nordic Fitness Organisation* (INFO7), la mayor asociación de Nordic Walking y Fitness a la hora de buscar la uniformidad y las reglas de funcionamiento.



### 5.14.2. Rutas de *Mushing*

En España, la práctica de esta actividad comenzó a desarrollarse en la década de los ochenta a través de personas aficionadas a las razas nórdicas, que poco a poco se fueron agrupando para organizar pruebas deportivas. Con el tiempo, se ha llegado a la modalidad que hoy día se conoce, estando en constante progresión en nuestro país ya que ofrece múltiples facetas.

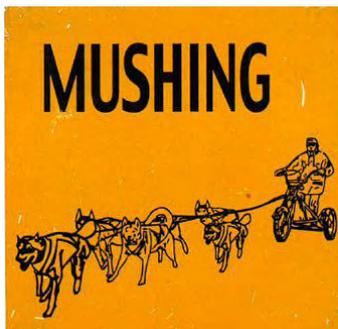


Existen diversas modalidades, celebrándose pruebas sobre nieve, en trineo y sobre tierra, con bicicleta, triciclos, o carros de cuatro ruedas dependiendo de la cantidad de perros. Dependiendo de los kilómetros a recorrer, las carreras se clasifican en *sprint*, media distancia o larga distancia. También existe una cuarta modalidad que se denomina de travesía, que se realiza en recorridos normalmente sin señalar.

Posiblemente, sea la práctica de *mushing* con bicicleta la modalidad en tierra más extendida, debido a que para la mayoría de *mushers* que empiezan sea la forma más económica y práctica, además de que se adapta al número de perros del que se dispone. Dentro de esta modalidad, existen muchas variantes dependiendo de los reglamentos particulares de las carreras. El reglamento de la *European Sled Dog Racing Association* (ESDRA) recoge la categoría de VTT 1 perro (V), con un único perro, donde el *musher* puede avanzar pedaleando, y la de Equipo con 2 perros (R), donde el vehículo debe ser tipo "patín" o bicicleta sin accionar los pedales (habiendo extraído la cadena).

El desarrollo del *mushing* en España está extendido de forma muy heterogénea. A pesar de ello, se lleva a cabo un amplio calendario de pruebas y campeonatos en distintas partes del país. A ello se une las zonas de entrenamiento para dichas pruebas.

En Aragón se organizan rutas y pruebas de *mushing* en la Comarca de Monegros (Huesca), la Comarca de Cinco Villas (Huesca), la Comarca La Litera (Huesca), Las Pedrosas (Zaragoza) y Teruel.



Precisamente en la provincia de Huesca, en el año 2003, como experiencia pionera, se señalaron siete rutas para *mushing*. En el marco de este proyecto también se elaboró una publicación donde se detallaban dichas rutas. Posteriormente, no se ha realizado ningún tipo de mantenimiento, con lo que es previsible que de aquella señalización sólo se conserve una parte.

En Andalucía, en la base de Borreguiles que conduce a la Virgen de las Nieves, en pleno Parque de Sierra Nevada, utilizan un carril preparado para la práctica de *Mushing*. El puerto de la Ragua, también es un lugar de encuentro y sede permanente para los amantes de esta actividad, celebrándose competiciones muy vistosas y ofreciendo a los visitantes la posibilidad de experimentar la sensación de conducir un trineo



### 5.14.3. Circuitos permanentes de Orientación

Los primeros registros de práctica de orientación en España datan de 1955, donde se desarrollaba como actividad lúdica en campamentos. No fue hasta 1985 cuando se organiza la primera competición a nivel nacional, aunque para el reconocimiento del Consejo Superior de Deporte hubo que esperar hasta 1993, donde se legaliza la Agrupación Española de Clubes de Orientación.



el terreno.

El deporte de orientación es una peculiar forma de entender la actividad física y el deporte en el medio natural. Consiste en realizar una carrera campo a través y completar un recorrido en el menor tiempo posible, pasando por una serie de puntos de control obligatorios (balizas), siguiendo el orden establecido por la organización; las balizas se encuentran marcadas y situadas con exactitud sobre el mapa y en

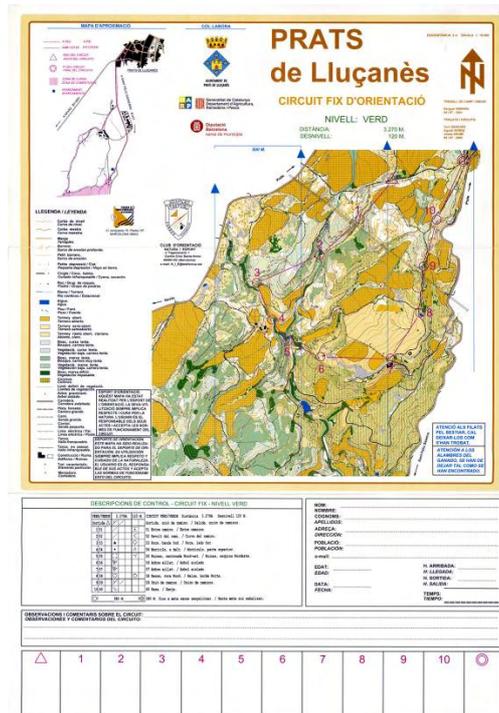
Actualmente la orientación es un deporte ampliamente extendido que cuenta con numerosas modalidades: a pie, bicicleta, esquís, raid... Los materiales básicos para practicarlo son un mapa específico de la zona y una brújula. Se realiza mayoritariamente en entornos naturales por lo que los deportistas coinciden en la agradable sensación de correr por un bosque, se puede realizar en familia o de manera individual y permite desarrollar actitudes de respeto hacia el medio donde se practica.

La organización de una carrera de orientación supone diseñar varios recorridos para los diferentes niveles de participantes, las balizas se colocan y se vuelven a quitar en cada una; para realizar entrenamientos, la dinámica es la misma. Sin embargo, la existencia de circuitos permanentes de orientación permite entrenarse e introducirse en el deporte sin necesidad de colocar balizas porque estas instalaciones cuentan con balizas colocadas de manera permanente, que tienen incorporada la pinza para marcar; los usuarios pueden adquirir un mapa en el lugar que la entidad que supervisa el circuito considere: una página web, la oficina de turismo o un establecimiento asociado.



Los circuitos permanentes tienen varios niveles de dificultad, pudiéndose adaptar a las necesidades de los usuarios, permiten familiarizarse con los elementos básicos de la orientación como son la brújula y el mapa, la simbología, los colores o las curvas de nivel.

En los últimos años, el deporte de orientación está incrementando su número de usuarios y se han creado numerosos circuitos de orientación permanente que permiten disfrutar del medio natural de una manera lúdica, al tiempo que realizar una divertida actividad deportiva, además de ser un atractivo turístico.



Algunos de los lugares donde se han instalado circuitos permanentes existentes son:

- *Prats de Lluçanès (Barcelona)*. Se han desarrollado tres circuitos de diferente nivel: para escolares, de utilización turística y lúdica, con mapas a escala 1:10.000 y longitud entre los 3.270 m y los 4.450 m; el desnivel oscila entre los 120 m. y los 180 m.
- *Tagamanent (Barcelona)*. El circuito cuenta con diez balizas en un mapa a escala 1:5.000. Un recorrido de 3.525 m y un desnivel de 170 m. Las balizas están dispuestas para poder conocer el patrimonio natural y cultural del municipio y en los espacios más emblemáticas del Parque Natural del Montseny.
- *Ojos Negros (Teruel)*. Dirigido a Orientación en BTT.
- *Utiel (Valencia)*.
- *Cerro de San Jorge (Huesca)*.





#### 5.14.4. Rutas de travesía

En los últimos años, está teniendo lugar la proliferación de un tipo de rutas de travesía que tienen gran afluencia de seguidores y que tienen varias características comunes:

- Ubicadas en espacios de enorme interés natural y, en muchos casos, se incluyen en Espacios Naturales Protegidos.
- Generalmente se apoyan en infraestructuras tipo albergue o refugio.
- Diseñadas por terreno montañoso, para recorrerse en etapas, a pie o en bicicleta, uniendo refugios o albergues donde pernoctar y avituallarse.
- Tienen una tendencia a trazarse como recorridos circulares.
- Rutas que sirven para conocer un paisaje de un espacio natural de gran interés, que en ocasiones poseen alguna figura de protección.
- Rutas que circundan una sierra montañosa.
- Algunas de ellas disponen de señalización propia, otras utilizan señalizaciones preexistentes (GR, PR, HRP, etc.) encontrándose recorridos que utilizan una combinación de señalizaciones en cuanto a logotipos, marcas y colores.
- En la mayoría de los casos han sido promovidas por los propios guardas que regentan las instalaciones montaÑeras, que coordinan y organizan esa travesía para que puedan ser recorridas por el senderista/montaÑero con la organización de la logística cubierta. El denominador común de estas travesías es la buena difusión que poseen con la creación de publicaciones, cartografía o páginas web específicas.
- En su mayor parte se ubican en la parte norte de España: entre Aragón y Cataluña.



Las más conocidas son las siguientes:

1. *Carros de Foc*. Parque Nacional de Aigües Tortes i Sant Maurici (Cataluña).
2. *Estels del sud*. Els Ports de Beceit (Aragón, Cataluña y Comunidad Valenciana).
3. *Circuito de los cuatro refugios*. Parque Natural Posets Maladeta (Aragón).
4. *Calcenada*. Parque Natural del Moncayo (Aragón y Castilla y León).
5. *La senda de Camille*. Parque Natural de los Valles Occidentales (Aragón y Francia).
6. *Monte Perdido extrem*. Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido (Aragón).
7. *Cavals del Vent*. Parque Natural del Cadí Moixeró (Cataluña).
8. *Setau Sagêth*. Valle de Arán (Cataluña).
9. *Ruta dels Estanys Amagats*. Alta Cerdanya, Reserva Nacional Cerdanya-Alt Urgell, y el Valle del Madriu (Andorra y Cataluña).
10. *Els 3 monts*. Montserrat-Montseny (Cataluña).
11. *El Brogil de la VAI*. Les muntanyes de Prades (Cataluña).
12. *La Porta del Cel*. Parc Natural de l'Alt Pirineu (Cataluña).

A continuación se describen brevemente aquellas que destacan por su seguimiento y acogida por parte de los usuarios.

### ***Carros de Foc***

La ruta *Carros de Foc*, aunque no posee una señalización específica, ha sido una de las precursoras de otras que han surgido posteriormente y que siguen el mismo modelo de funcionamiento.

Este recorrido viene realizándose desde 1987, cuando algunos guardas de refugios ubicados en las Comarcas del Pallars, la Alta Ribagorça y la Val d'Aran, decidieron recorrer



estos paisajes del Parque Nacional de Aigües Tortes y Estany de Sant Maurici en sólo



un día. Desde este momento, son muchos los montañeros que han realizado esta travesía, en busca de los rincones más bellos de este Parque Nacional. Años más tarde nació la travesía *Carros de Foc*, que celebró su primera prueba oficial en 1999.

Desde su creación, ha aumentado año tras año el número de participantes en este recorrido. El hecho de ser una travesía con el apoyo de una organización, el reto deportivo al existir diversas modalidades y la belleza del entorno han sido los ingredientes básicos del éxito.

Asimismo, en torno a esta travesía se han puesto en marcha nuevas iniciativas turísticas. Una de ellas es la ruta Pedals de Foc (Pedales de Fuego), recorrido circular que da la vuelta al Parque Nacional de 220 km para realizar en BTT y que sigue el mismo modelo organizativo de Carros de Foc.

El itinerario de *Carros de Foc* une los nueve refugios guardados del Parque Nacional de Aigües Tortes y Estany de Sant Maurici: Amitges, Colomers, Colomina, Estany Llong, Josep Maria Blanc, Ernest Mallafré, Restanca, Saboredo, Ventosa i Calvell.

Se caracteriza por un recorrido que avanza por un terreno propio de alta montaña, muy pedregoso en zonas altas que salva un desnivel acumulado de 9.200 m y 63 km de distancia, en el que en ocasiones es posible encontrarse nieve en los collados hasta bien entrado el verano y hay que enfrentarse a una climatología inestable.

Comienza y finaliza en el Refugio de La Restanca, aunque es posible iniciarlo desde cualquier otro refugio. El itinerario clásico se realiza entre 5 y 7 etapas. Este año 2011 se ha añadido otro refugio más, el Pla de la Font. Los refugios se encuentran a una altura entre los 1.900 m. y 2.400 m. La altura media de la travesía es de 2.400 m y el punto más elevado por el que se pasa es el collado de Contraig de 2.745 m.

El itinerario que se sigue es: Espot - Xalet d'Amitges - Refugi Colomers - Refugi Joan Ventosa i Calvell - Refugi d'Estany Llong - Refugi Colomina – Refugio Josep Maria Blanc - Espot

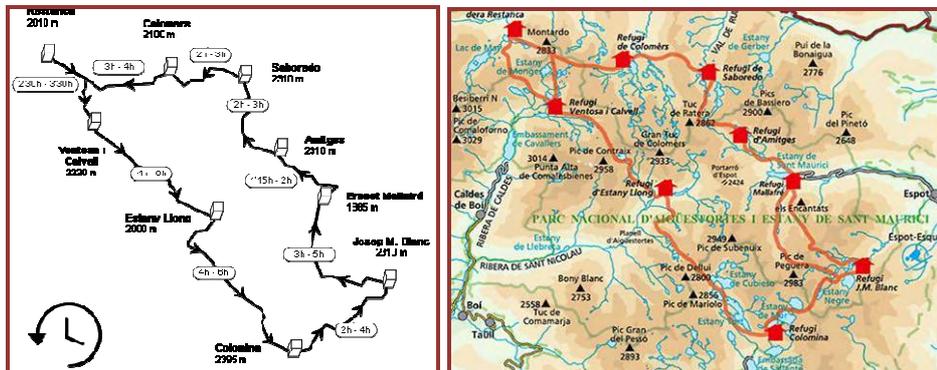


Figura 83: Itinerario Carros de Foc.

Fuente: [www.pedalsdefoc.com](http://www.pedalsdefoc.com).

El itinerario está marcado en toda su extensión, pero no posee una señalización específica. Aunque coincide con varios senderos (GR 11.18, GR 221.4, y senderos PR) es necesario prestar atención y saber seguir las marcas del camino. A lo largo de toda la ruta se encuentran postes con carteles de señalización indicando el tiempo restante a cada refugio.

Se han creado varias modalidades para la realización de la ruta. Todas ellas poseen un reglamento con unas normas que hay que cumplir puesto que los que acaban entran a formar parte de un *ranking*.

*Sky Runner*. Se realiza un día determinado del año, generalmente en agosto, y ha de realizarse en menos de 24 h. Se puede empezar el recorrido por el refugio que se quiera y hacerlo en el sentido que se quiera y se exige una pernocta y escoger la hora de salida.

- La submodalidad *Sky Runner plus* añade a la anterior 1.200 m de desnivel y 18 km de recorrido, pero sólo es válido si la anterior se ha superado en menos de 16 h. Se sale del Refugi Pla de la Font a la hora y en el sentido que se quiera.
- Submodalidad *Carros de Foc Atrapad al ogro*. Tiene lugar en un periodo de tiempo, generalmente una quincena. Consiste en la ida y vuelta entre los refugios de Estany Llong y Ventosa i Calvell pasando por el collado de Contraix, en el menor tiempo posible. Presenta un desnivel positivo de 1.360 m y 12 Km de recorrido.



*Open*. Se realiza entre junio y septiembre. Se puede empezar por el refugio, en el sentido y en el tiempo que se quiera. Aunque aconsejan que se realice entre 5 y 7 días.

- Submodalidad *Open plus*, en el que se incrementa el recorrido al añadir un nuevo refugio: el Pla de la Font.
- Submodalidad *Norte y Sur*, para aquellos que no disponen de tiempo para realizar la ruta. Se parte el recorrido en dos: al Norte y al Sur, primero se recorre el itinerario escogido y dentro de la misma temporada debe terminarse la otra parte del recorrido. El tiempo aconsejable para cada una de las rutas de unos 3 días.

### ***Estels dels Sud. La travessa dels Massís dels Ports***

La ruta unifica y da carácter de travesía circular a diferentes itinerarios que, en la actualidad, son utilizados por los excursionistas de una forma aislada y lineal. Con ello se facilita a los montañeros recorrer el macizo de Els Ports conociendo este lugar en su conjunto, con toda su variedad paisajística, natural y cultural, que es muy rica y variada.

La travesía consta de cinco etapas, pudiendo comenzar o finalizar en cualquiera de los cinco alojamientos que funcionan como inicio-final de etapa (refugio Caro, Paüls, Arnes, Beceite y refugio Font Ferrera), en ambos sentidos de la marcha. La travesía se puede realizar entre los meses de marzo a noviembre.

También tiene una serie de condiciones para dar por finalizada “oficialmente” la travesía: es obligado pernoctar en los cinco alojamientos y es necesario haber realizado previamente la inscripción al teléfono de Estels del Sud o en la página web para confirmar la disponibilidad de alojamientos.

La señalización característica es una estrella de color azul que se encuentra pintada en distintos elementos (piedras, árboles,...), aunque coincide en bastantes tramos con señalización de sendero de Gran Recorrido y Pequeño Recorrido.

Por otro lado, la marcación de las etapas en algunos tramos es mejorable. Hay que estar muy atento para no perder el camino correcto. Por ello, es muy recomendable seguir la cartografía de detalle para no despistarse.

El Itinerario es el siguiente: Refugio Caro - Paüls (Ca les Barberes) - Arnes (Lo corral d'Arnes) – Beceite - Refugio Font Ferrera - Refugio Caro.



Las etapas son bastante largas, entorno a 20 km por etapa, y los desniveles pueden alcanzar los 1.000 m en algunas de ellas. En general, es una travesía bastante dura en cuanto a duración de las jornadas; consta de 5 etapas distribuidas en 99,4 km.



## 6. DIAGNÓSTICO GLOBAL

Los cambios de hábitos que están teniendo lugar en nuestra sociedad, y la necesidad de ocupar nuestro ocio realizando actividades en pleno contacto con la naturaleza, ha llevado consigo el desarrollo de un turismo que necesita de otro tipo de infraestructuras diferentes a las tradicionales, realizando actividades que contribuyen a mejorar nuestra forma física y a disfrutar del medio natural y rural. Entre otras, cada vez existe una mayor demanda de infraestructuras senderistas que permiten el uso y disfrute de espacios naturales mediante la señalización de recorridos que dan a conocer paisajes y lugares de interés natural y patrimonial.

En España existen numerosas infraestructuras susceptibles de ser reconvertidas y utilizadas con un uso no motorizado; es el caso de las Vías Pecuarias, vías de ferrocarril en desuso, caminos tradicionales, caminos de servicio de canales, etc. Por tanto, su recuperación y acondicionamiento permite ofrecer un recurso complementario para el desarrollo de las áreas rurales y de interior, y una diversificación de la actividad económica de tal manera que se vea favorecida la creación de empleo y el asentamiento de población. En el territorio español existe una gran variedad de rutas e itinerarios señalizados, desde rutas que es posible realizar en una mañana hasta las que poseen una longitud de varios miles de kilómetros; aquellos cuyo escenario es la alta montaña y pueden ser recorridos a pie o bien realizando cicloturismo siguiendo una Vía Verde o una Vía Pecuaria, aquellos que discurren por un entorno de alto valor natural y paisajístico, que poseen un interesante patrimonio histórico-artístico o bien los itinerarios que discurren por espacios que no poseen ningún valor especial. Algunos de estos tipos de itinerarios se encuentran organizados a modo de red, e incluso permiten enlazar con otras existentes en países colindantes, configurándose una red a nivel europeo.

La distribución territorial de las redes de itinerarios es muy desigual ello se debe más al impulso y desarrollo de iniciativas por parte de entidades diversas en determinadas zonas que a la falta de recursos naturales o culturales o la inexistencia de infraestructuras de apoyo a la práctica de las actividades.

Las motivaciones que existen a la hora de crear una red o un itinerario son muy variadas: pueden tener una finalidad deportiva, cultural, religiosa, la recuperación del patrimonio histórico-artístico, conocimiento de los recursos naturales o de los ENP, el aprovechamiento y uso de infraestructuras ya en desuso, o la recuperación de entornos degradados.

La creación de itinerarios o de redes de itinerarios no motorizados está experimentando un desarrollo exponencial en todos los territorios, en muchas



ocasiones con un buen planteamiento, con el afán de difundir los recursos locales y atraer a visitantes de otras zonas, sin embargo, en ocasiones no dejan de ser más que iniciativas aisladas, sin ningún tipo de cooperación o coordinación con otras entidades que den una imagen de red.

Son numerosas las iniciativas, pero en ocasiones se pierde la perspectiva y se obvia que tan importante es la creación de un itinerario como no olvidarse de la tarea de mantenimiento. La no previsión de esta situación genera con el tiempo la existencia de redes de itinerarios con una señalización deficiente, infraestructuras en mal estado y progresivo olvido.

A nivel global, se pueden observar diferencias notables en el desarrollo de unas tipologías u otras, debido a la diversidad de organismos intervinientes en el desarrollo de las distintas tipologías. Estos pueden ser tanto públicos como privados, interviniendo en propuestas desde diferentes ámbitos: locales, comarcales, provinciales, autonómicos y estatales. Por tanto, es de suponer que serán numerosas las entidades involucradas en la creación de redes de itinerarios que trabajan de una manera independiente, y que no se coordinan con ninguna otra para establecer criterios de uniformidad, homogeneidad y calidad en las actuaciones.

El desarrollo de una red de itinerarios de gran recorrido no sólo depende de la Administración Central, sino que otras administraciones más locales (autonómicas o provinciales) promueven, realizan, gestionan y difunden sus proyectos sin necesidad de contar con ella. Se han articulado diversas formas de llevarlo a cabo, mediante la firma de convenios, creación de consorcios, fundaciones y otras formas de coordinación y cooperación. Puede ocurrir que desde diferentes Administraciones se trabaje sin coordinación con niveles más locales, e incluso que entre departamentos de una misma Administración Autonómica se lleven a cabo proyectos sin que los conozcan entre ellos.

También existen grandes diferencias en cuanto a la intensidad y presupuesto de las actuaciones. Destacan las grandes inversiones que requiere el acondicionamiento de Caminos Naturales y sobre todo las Vías Verdes, puesto que es necesario el acondicionamiento de pavimentos especiales o la creación de infraestructuras tales como viaductos, puentes u otras obras de elevado coste. Frente a ello destacan actuaciones más sencillas en las que es suficiente una señalización mediante marcas de pintura, estacas de madera o la colocación de paneles interpretativos.

La señalización que se emplea para identificar los itinerarios no motorizados es diferente según el promotor. En ocasiones, entre una misma administración ambiental y turística no se emplean los mismos criterios de señalización frente a una misma



tipología de itinerarios. Se hace necesaria una armonización y un proceso de homogeneización con el fin de ofrecer una visión más unificada respetando la diversidad derivada de cada Comunidad Autónoma.

En ocasiones, puede ocurrir que en un itinerario se vayan sumando, en tramos o en la totalidad del mismo, diferentes tipos de señalizaciones, sumándose unas a otras y teniendo lugar una duplicidad y superposición de ellas en los mismos puntos. A no ser que se realicen más estudios de detalle de los diferentes itinerarios no motorizados, basados en una cartografía GIS, es complicado conocer con detalle cual es la red actual de itinerarios no motorizados, debida a esta superposición.

De la misma manera, al no existir una coordinación en general entre la tipología de señalización utilizada para itinerarios no motorizados entre las administraciones ambientales, turísticas, deportivas y de ordenación del territorio, y en general entre los distintos promotores, en determinados lugares se plantea cierta dificultad en la interpretación de la señalización, se crea confusión al visitante y sobre todo se ofrece una mala imagen de un territorio.

Determinadas rutas que poseen un origen con un marcado componente cultural o religioso trazadas con cierto rigor histórico, tienen un atractivo tan elevado que tienen asegurada la afluencia de personas a lo largo del tiempo. Es el caso del Camino de Santiago (sobre todo el Camino francés) o la Vía de la Plata. Una buena promoción y la mejora de las infraestructuras y servicios complementarios con los años han contribuido a incrementar esa afluencia.

Los materiales van ganando en especialización y eficiencia. En el caso de los ENP se valora que cerca del 70% de los parques poseen algún tipo de sistema estandarizado de señalización. Los soportes (postes de dirección y ubicación, paneles informativos y cartográficos, soportes de regulación de la actividad, etc.) de cada tipo de itinerario difieren tanto en el tipo de materiales como en el diseño y utilización de marca identificativa.

Las actuaciones de promoción se plantean en casi todas las opciones, bien sea en formato folleto o libro, bien en internet. De hecho una parte de las tipologías de itinerarios disponen de una página web específica. El desarrollo de las nuevas tecnologías y las redes sociales permite una mayor difusión, más amplia y rápida de la información, al mismo tiempo que contribuye al uso, cada vez menor, de los medios tradicionales de promoción como folletos o publicaciones en papel.

Existen actuaciones que ofrecen una buena promoción de su producto, hecho que contribuye a que sea conocido por el público en general. Estas actuaciones,



normalmente, suelen ir también acompañadas de grandes inversiones. Sin embargo, en la mayoría de los casos, no se hace un especial hincapié en ofrecer una buena promoción en el exterior, y tampoco se facilita la disponibilidad de la información en otros idiomas.



## 7. LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

A continuación se exponen posibles líneas de actuación orientadas a solucionar los principales problemas comentados en el apartado anterior.

- Necesidad de coordinar las iniciativas públicas y privadas de todos los actores implicados en la ordenación, definiendo unos objetivos comunes y en la promoción de forma racional y sostenible de las redes de itinerarios, para el crecimiento tanto en calidad como en cantidad de la oferta y también de la demanda de turismo.
- Analizar con mayor detalle la red viaria tradicional en España y realización de estudios que profundicen y permitan obtener mayor información y ofrecer una visión más completa de cada una de las tipologías de itinerarios, así como fomentar los inventarios de caminos por parte de los municipios, para poder definir con claridad la tipología de la red viaria, y establecer las prioridades para el tránsito no motorizado, delimitando las vías por las que pueden circular vehículos motorizados.
- La creación de rutas de largo recorrido incluso de carácter transnacional deben tener los componentes necesarios para poder convertirse en productos turísticos definiendo unos estándares de calidad, señalización común a todo el recorrido y garantizando la seguridad del trazado. Ello debe responder a una planificación global e integradora que puede mejorar la imagen de España como destino turístico.
- Promover mecanismos que enlacen los planes estratégicos de los programas que estén en marcha con las planificaciones y estrategias de las administraciones ambientales, turísticas y de desarrollo rural en las diferentes Comunidades Autónomas, para conseguir una mayor coherencia de acción a medio y largo plazo.
- Necesidad de una armonización, homogeneización o en su caso compatibilización de las diferentes tipologías de señalización utilizadas en la actualidad con el fin de ofrecer una visión más unificada, respetando la diversidad derivada de un Estado autonómico.
- Incorporación del concepto y características definitorias de itinerarios no motorizados en los documentos tales como manuales de señalización o en documentos que emanen de administraciones ambientales autonómicas, supramunicipales y municipales.
- Dar cabida al desarrollo de itinerarios no motorizados diferentes a los pedestres, ciclistas o ecuestres.
- Trabajar en la línea de la creación de convenios que comprometan a la necesidad de mantenimiento una vez que se haya puesto una red de itinerarios.



- Es preciso establecer un Documento-Marco a nivel estatal sobre los itinerarios no motorizados, que sirva de referencia para el futuro desarrollo de estrategias y planes de las CC.AA. y otras administraciones públicas y entidades promotoras.
- En vista de la profusión de señales de uso público distintas entre sí, se debería procurar la coherencia y homogeneización del sistema de señalización. Para ello se recomienda elaborar un manual de señalización y coordinar el diseño y ubicación de las señales entre todos los organismos que intervienen en el uso público.
- La planificación y gestión de los itinerarios no motorizados debe enmarcarse en un contexto más amplio de movilidad sostenible que implique a las diferentes administraciones en todas las escalas (medio ambiente, turismo, deportes, desarrollo rural, infraestructuras y transporte, cultura, etc.).
- Reflexionar sobre la experiencia de otros países europeos en relación a la movilidad sostenible y los itinerarios no motorizados; ésta debe servir de referencia para analizar y adaptar en lo posible estas formulas de gestión de la demanda en los distintos espacios del Estado Español.
- Desde el punto de vista del turismo sostenible, el fomento de manera ordenada y planificada con otras Administraciones de la red viaria de itinerarios no motorizados debe apoyarse en los equipamientos actuales y promotores, con una visión de apoyo a las empresas de la zona y la población local, que realmente vean los beneficios de apostar por la creación y mantenimiento de rutas no motorizadas.
- Analizar el impacto ambiental y socio-económico de los itinerarios no motorizados ya que algunas actuaciones descoordinadas, o la falta de planificación entre los promotores y desconocimiento de la fragilidad de los ecosistemas, puede generar problemas para el entorno natural.
- La diversidad de Manuales de señalización en España para los ENP precisa de un estudio de detalle que sirva para homogeneizar y encontrar los mínimos comunes denominadores en el tratamiento de la señalización, mantenimiento y calidad de las rutas senderistas, ciclistas y ecuestres.
- Contar con la colaboración y el apoyo técnico de entidades (administraciones a todas las escalas, Federaciones Deportivas, así como expertos y Universidades) que vienen trabajando en la investigación y elaboración de manuales técnicos y que puedan compatibilizarse con los objetivos de conservación y usos sostenible de los ENP.



## 8. BIBLIOGRAFÍA

BENSUSÁN MARTÍN, P. “Vías pecuarias y turismo rural: un binomio a potenciar”. En: *Panorama jurídico de las administraciones públicas en el siglo XXI: homenaje al profesor Eduardo Roca Roca* (coord. por Jaime Rodríguez-Arana Muñoz, Iñigo del Guayo Castiella). 2002, p. 151-162.

CAMPILLO, X. *Parque natural de l'Alt Pirineu: propuesta de Plan de Ordenación de la circulación rodada*. Berga: Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, 2004.

CONSORCI DEL PARC DE COLLSEROLA. *Parc de Collserola en bicicleta de muntanya*. Barcelona: Alpina, Probike, 2007.

DIPUTACIÓ DE BARCELONA-XARXA DE MUNICIPIS. *Normativa gràfica de la senyalització exterior dels parcs naturals*. Barcelona.

DIPUTACIÓN DE BADAJOZ. Proyecto Corredores Ecofluviales. Área de Desarrollo Local.

EUROPARC. Catálogo de Buenas Prácticas en materia de accesibilidad en espacios naturales protegidos, 2007.

FERRÍ, C. *Bases jurídicas y sociales del patrimonio viario*. Zaragoza: Prames, 2004.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA. *Manual de Senderos*. Zaragoza: Prames, 2007.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA. Registro General de Senderos (actualizados con Fecha Marzo 2011).

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA. Conoce España y Portugal caminando. Red de Senderos GR de España y Portugal.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE DEPORTES DE MONTAÑA Y ESCALADA. Guía de senderos de Gran Recorrido de España. 5ª Edición, 2007.

FUNDACIÓN BIODIVERSIDAD. *Inventario y Diagnóstico sobre Infraestructuras no motorizadas en España*. 2005-2006.

FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. Inventario y diagnóstico de infraestructuras no motorizadas en España, 2007.



FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. Guía de Vías Verdes (vol.I, II y III). Madrid. Anaya Touring.

FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES. Camino Natural-Vía Verde. Su adecuación al desarrollo rural sostenible, 2007.

FUNDACIÓN GONZÁLEZ-BERNÁLDEZ. Europarc-España. Conceptos de Uso Público en los espacios naturales protegidos. Madrid, 2005.

FUNDACIÓN GONZÁLEZ-BERNÁLDEZ. Europarc-España. Plan de Acción para los espacios naturales protegidos del Estado Español. Madrid, 2002.

FUNDACIÓN ONCE Y ORGANISMO AUTÓNOMO PARQUES NACIONALES. Guía técnica de Accesibilidad a los Parques Nacionales españoles para personas con movilidad reducida.

*FUNDACIÓ TERRITORI I PAISATGE. Manual de imatge i senyalització de la Fundació Territori i Paisatge. Barcelona: Obra Social Caixa Catalunya, 2001.*

GALIANO, A., DOLORES, M. & VIÑALS, M. J. *Estudio para la ordenación y fomento sostenible de las rutas ecuestres y la bicicleta en los espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana.* Valencia: Universidad Politécnica de Valencia (inédito), 2007.

GARCÍA, J. & VIÑALS, M.J. *Estudio para la ordenación y fomento sostenible de la bicicleta en los espacios naturales protegidos de la Comunidad Valenciana.* Valencia: Universidad Politécnica de Valencia (inédito), 2007.

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Medi Ambient i Habitatge. Tipologies de senyals i composició gràfica. Barcelona.

GENERALITAT DE CATALUNYA. Departament de Medi Ambient i Habitatge .Signes d'identitat i dels espais. Barcelona.

GENERALITAT VALENCIANA. Conselleria de Medio Ambiente. *Manual de senyalització de Parcs Naturals de la Comunitat Valenciana.* Valencia, 2001.

GENERALITAT VALENCIANA. *Plan de Uso Público el Parc Natural de la Serra Calderona.* Valencia, 2010.

GIL, A., & BERMEJO, M. "Cañada Real Conquense: uso trashumante ininterrumpido a lo largo del tiempo problemática y propuesta de futuro". En: *II Congreso Nacional de Vías Pecuarias*, Cáceres, 2010.



GOBIERNO DE ARAGÓN. Departamento de Medio Ambiente. Manual de señalética de la red natural de Aragón. Zaragoza.

GORDO, F.J., DEL RÍO, J., HERNÁNDEZ, J.A., FINAT, L., GONZÁLEZ, J., & CAZURRO, G. “Metodología para la identificación cartográfica de las vías pecuarias”. En: *Actas 5º Congreso Forestal Español. CD-Rom*. Sociedad Española de Ciencias Forestales (S.E.C.F) – Junta de Castilla-León (eds.), Ávila, 2009.

INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL. Mapa físico de España. Caminos de Santiago. Descriptor y Cartografía 1:2.000.000, Junio de 2009.

JIMÉNEZ, E. “Usos actuales de las vías pecuarias. Un ejemplo real, trashumancia del Guijo de Santa Bárbara. (Cáceres)”. En: *II Congreso Nacional de Vías Pecuarias*, Cáceres, 2010.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Medio Ambiente. La Estrategia de Acción para el Uso Público de la red de ENP de Andalucía. Sevilla: Dirección General de la Red de Espacios Naturales Protegidos y Servicios Ambientales. Año 2003.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Medio Ambiente. Manual de Señalización de Uso Público en los espacios naturales protegidos de Andalucía. Sevilla.

JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Medio Ambiente. Anexo I. Otras necesidades de señalización Manual de Señalización de Uso Público en los espacios naturales protegidos de Andalucía. Sevilla.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. Guía de accesibilidad de las Casas del Parque de Castilla y León.

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN. Red de espacios naturales de Castilla y León. Manual de Normativa gráfica y constructiva para el sistema de señalización.

JUNTA DE COMUNIDADES DE CASTILLA LA MANCHA. Memoria. Ruta de Don Quijote, un lugar para la aventura. Gicaman, 2005.

MANGAS, J.M. “Vías Pecuarias”. En: *Cuaderno de la Trashumancia*, número 0, Madrid: ICONA. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1992.

MANTECA, V. “Las vías pecuarias: evolución y normativa actual”. En: *Agricultura y Sociedad*, número 76. 1995, p. 153-186.

MINISTERIO DE FOMENTO. Dirección General de Carreteras. Nota de servicio 1/2008 de señalización del Camino de Santiago.



MINISTERIO DE INDUSTRIA TURISMO Y COMERCIO. Subdirección General de Calidad e Innovación Turística. Secretaría General de Turismo. *Estudio de productos turísticos: el Turismo de Naturaleza en España y su Plan de Impulso*. Madrid, 2004. Antar-Ecotono.

MINISTERIO MEDIO AMBIENTE. Dirección General de Calidad e Impacto Ambiental. *Manual de Señalización de los Caminos Naturales*. España, 2004.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. “*Caminos Naturales - Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible*”. Enero 2007.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. Guía de los Caminos Naturales de España.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y MEDIO RURAL Y MARINO. Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Inventarios de Caminos litorales construidos desde 1990 a 2005. Año 2005.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO. Manual de uso del emblema símbolo del camino de Santiago, 1989.

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES. Desarrollo a través del IMSERSO. “Plan Nacional de Accesibilidad 2004-2012”.

NASARRE, J.M., HIDALGO, G.M. & BERNAD, L. “La vertiente jurídica del montañismo”. Ed. Prames. Zaragoza, 2001.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN. Convención del Patrimonio Mundial de 1972 (versión 2006).

PAÍS AGUILAR. Ruta de Don Quijote, 2004.

PEÑA, L. *Estudio comparado del acceso motorizado a los bosques en Europa* (Proyecto fin de carrera). Valencia: Universidad Politécnica de Valencia. Escuela Técnica Superior de Ingenieros Agrónomos, 2008.

ORTIZ BORREGO, I. “Un sueño europeo: Proyecto REVER MED (Red Verde Europea del Arco Mediterráneo)”. En: *Revista Medio Ambiente*, número 44. Junta de Andalucía, 2003.

REAL FEDERACIÓN HÍPICA ESPAÑOLA. Manual de señalización y homologación de Itinerarios Ecuestres. 2010.



REQUENA GARCÍA, M. "Memoria de legislatura: Vías pecuarias". En: *Revista Medio ambiente*, número 45. Junta de Andalucía, 2004.

TERÉS, J., PÉREZ, C., VALERO, A. 1992. "La actividad trashumante". En: *Cuaderno de la Trashumancia*, número 12, Madrid: ICONA. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 1992.

TORTOSA, F. 2001. *Plan Director de Vials No Motoritzats de les Illes Balears*. Govern de les Illes Balears. Valencia: Paleta d'Ocres, 2001.

TORTOSA, F. *Plan Director de Viales No Motorizados del término municipal de Gandía*. Valencia: Ajuntament de Gandia, 2002.

TORTOSA, F. *Red de vías ciclistas en la Comarca del Camp de Morvedre*. Valencia: Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transport. Generalitat, 2003.

VV.AA. Actas del I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, p. 489-490.

VV.AA. *Carta sobre Ciclismo Responsable en Sierra Espuña*. Murcia: Dirección General de Patrimonio Natural y Biodiversidad. Región de Murcia, 2010.

VV.AA. *Conferencia Internacional de Vías Pecuarias y corredores verdes*. Chiclana de la Frontera: 21-24 Noviembre de 2001, p. 15-16.

VV.AA. Diseño y señalización del Parque Nacional de Picos de Europa. 2008.

VV.AA. *Guía de Vías Verdes*. Volumen 1. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. C. Aycart Luengo (coordinación), M Jiménez Vega (textos), A. Hernández colorado (apoyo técnico). Ed. Anaya. Madrid, 2008. 7<sup>a</sup> edición.

VV.AA. *Guía de Vías Verdes*. Volumen 2. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. C. Aycart Luengo (coordinación), M Jiménez Vega (textos), A. Hernández Colorado (apoyo técnico). Ed. Anaya. Madrid, 2007. XX<sup>a</sup> edición.

VV.AA. *Guía de Vías Verdes*. Volumen 3. Fundación de los Ferrocarriles Españoles. C. Aycart Luengo (coordinación), J.P. Avisón (textos), A. Hernández Colorado (apoyo técnico). Ed. Anaya. Madrid, 2008. 1<sup>a</sup> edición.

VV.AA. Jornada Técnica sobre Señalización de senderos de Aragón. Zaragoza, 29 de Junio de 2010.

VV.AA. Caminos Naturales. Hacia la puesta en valor de los itinerarios no motorizados. Madrid, 3 de Julio de 2010.



VV.AA. “Manifiesto por un Ocio Inclusivo”, que fue ratificado en el año 2004, por la ONCE. Fundación ONCE, y el CERMI.

VV.AA. “Ocio, Inclusión y Discapacidad”. En: Estudios de Ocio DEUSTO, número 28.

### ***Fuentes web***

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

<http://agroweb.juntaex.es/viaspecuarias/>

<http://www.boe.es>

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

<http://www.iberianature.com>

<http://www.juntadeandalucia.es>

<http://www.larioja.org>

<http://es.costabrava.org>

<http://www.baixemporda-costabrava.com>

<http://www.gobcantabria.es>

### ***Organismos consultados***

- Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino:
  - Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar. Subdirección General para la Sostenibilidad.
  - Dirección General de Desarrollo Sostenible del Medio Rural. Subdirección General de Desarrollo Territorial.
  - Confederación Hidrográfica del Ebro.
  - Confederación Hidrográfica del Júcar.
- Ministerio de Cultura:
  - -Subdirección General de Comunicación Cultural con las Comunidades Autónomas.
- Consejerías / Departamentos de las Comunidades Autónomas Litorales:
  - Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras de la Xunta de Galicia.



- Sociedad de Imagen y Promoción Turística de Galicia (Turgalicia).  
Consejería de Cultura e Turismo de la Xunta de Galicia.
- Dirección General de Agua y Calidad Ambiental del Principado de Asturias.
- Departamento de Agricultura de la Diputación Foral de Bizkaia.
- Secretaría de Medio Ambiente y Sostenibilidad de la Generalitat de Catalunya.
- Comarca Alt Ampurdá.
- Dirección General de Puertos, Aeropuertos y Costas de la Generalitat Valenciana.
- Consejería de Turismo de la Generalitat Valenciana.
- Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.
- Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.
- Consejería de Medio Ambiente y Movilidad del Gobierno de las Islas Baleares.
- Oficina de turismo de Santa Cruz de Tenerife.
- Dirección General de Infraestructuras Turísticas del Gobierno de Canarias.
- Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Federación Española de Deportes de Montaña, Escalada y Senderismo (FEDME).
- Federación Española de Orientación.
- Federación Hípica Española.
- Asociación Nacional de Turismo y Rutas Equestres.
- Federación Hípica Aragonesa.
- IMBA España.
- Federación Española de Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago.
- Gestión de infraestructuras de Castilla La Mancha (GIGAMAN).
- Associació d'Amics de la Vía Augusta.
- Generalitat de Catalunya. Àrea d'Informació Ambiental.
- Ayuntamiento de Lorca. Servicio de Turismo.
- Fundació Destí (Menorca).
- Tragsa Menorca.



- Estels del Sud.
- Senda de Camille.
- Ayuntamiento de Molinos (Teruel).
- Ayuntamiento de Arcos de Salinas (Teruel).
- Consorcio para la Gestión Turística del Canal de Castilla.
- Conselleria de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana (Parques Naturales)-Vaersa.
- Parcs de la Diputació de Barcelona (Servicio de Parques).
- Parc Natural de la Garrotxa (Área de Uso Público).
- Parc Natural de Cap de Creus (Àrea d'educació ambiental, divulgació i ús públic).
- Parque Nacional de Picos de Europa (Área de Uso Público).
- Conselleria de Turismo de la Generalitat Valenciana (proyecto Centros BTT).
- Parc Natural de Collserola (Barcelona.-proyecto Bici).
- Obra Social de Caixa Catalunya (Fundació Territori i Paisatge).
- Universidad Politécnica de Valencia (Escuela de Turismo de Gandia-Equipo investigación turismo en espacios naturales).
- Campillo, X. (Perito judicial de caminos y experto en senderismo).
- Tortosa, F. (Consultora Paleta d'Ocres especializada en cicloturismo y viales no motorizados).
- Viñal, M.J. (Doctor en geografía por la UPV de Valencia y experta en diseño rutas ecuestres en ENP).



OBSERVATORIO DE  
CAMINOS  
NATURALES  
E ITINERARIOS NO  
MOTORIZADOS

