
Informe sobre la protecció del Patrimoni dels antics traçats de tren de via estreta, elements arquitectònics i reconversió en Camins Naturals – Vies Verdes

Autor: Css. Llegat Històric Artístic

Aprovació: Ple, 27 setembre 2021

"Afrontem el repte de futur de mantenir la difusió del patrimoni en una actualització ideològica permanent, on prevalen els valors humanístics, el compromís amb una gestió que no posa en perill el nostre patrimoni cultural i que aconsegueix que totes les activitats que es duen a terme al voltant del patrimoni siguin un factor més de desenvolupament social i econòmic".

MARCELO MARTÍN GUGLIELMINO

(Arquitecte. Assessor en interpretació del patrimoni)¹

PRELIMINARS

En la sessió de la Comissió de Llegat Històric i Artístic del CVC del dia 2 de març de 2021, es va debatre al voltant de la següent notícia "l'Ajuntament de Dénia demana un BIC per a dues locomotores angleses de la línia Carcaixent-Dénia, ara Via Verda en alguns dels trams del seu recorregut". Actualment les locomotores són propietat d'un ferroveller de Saragossa. Aquest debat va impulsar l'interés pel tema que tractarem.²

En la sessió del 13 d'abril s'acordà la creació d'un text per tractar "L'aprofitament de les xarxes ferroviàries secundàries en desús, les estacions, baixadors i el material ferroviari conservat". S'acordà presentar en la sessió del mes de maig un esquema de treball, i convidar a comparèixer en la sessió de juny al conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, senyor Arcadi España García, així com al senyor José Carlos Domínguez Curiel, director gerent de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, i la senyora Arantxa Hernández, cap de l'àrea de Vies Verdes i Turisme Ferroviari de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Finalment només el conseller va acceptar la invitació.

El dia 1 de juny va comparèixer el conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Arcadi España García, per informar-nos de les actuacions que s'estan realitzant en la Conselleria que dirigeix des de les vessants patrimonial, històrica, cultural, turística i esportiva, concretant algunes de les actuacions que afecten a la consolidació de diverses Vies Verdes (compareixença telemàtica que pot ser consultada pels membres del CVC).

¹ SOSTENIBILIDAD DEL PATRIMONIO (UNESCO) Índice de desarrollo de un marco multidimensional para la sostenibilidad del patrimonio.

² <http://www.denia.es/es/denia/actualitat/noticia.aspx?id=5755>



Via Verda Ulls Negres.

Altres:

Són diverses les notícies que han propiciat l'actual treball:

- València acollirà la X Edició dels prestigiosos Premis Europeus de Vies Verdes 2021 "*European Greenways Award*". Una associació en la qual la Fundación de los Ferrocarriles Españoles ostenta la Secretaria General i en la qual la Generalitat Valenciana és membre fundador.
- 15 de desembre de 2020 el Parlament Europeu va declarar l'Any 2021 "*L'any europeu del ferrocarril*".
- Una enquesta realitzada l'estiu del 2020 per avaluar els usos culturals i d'oci entre usuaris de Vies Verdes i Camins Naturals ha destacat que el 71.4% dels enquestats (gestors i empreses) manifesten un important creixement d'usuaris. Segurament com a conseqüència d'un nou paradigma al qual ha contribuït la situació de pandèmia sanitària i el canvi climàtic.
- En aquesta línia, en una de les seues manifestacions, el conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Arcadi España, ha declarat: "*és el moment per a adoptar mesures per a una planificació de la mobilitat amb perspectiva de gènere, sostenible i eficaç, per això, hem encarregat un estudi a la Cátedra de Transporte y Sociedad de la Universitat Politècnica de València, per avaluar com han canviat les pautes de mobilitat en temps de pandèmia, i tindre una diagnosi que ajude a construir la mobilitat del futur*".

ANTECEDENTS

El Consell Valencià de Cultura en l'exercici de la seua funció consultiva ve elaborant des de fa anys diversos informes i declaracions sobre el patrimoni cultural i natural dels nostres pobles, amb l'objectiu de posar en valor els béns materials i immaterials, alguns d'ells en perill de pèrdua, i sumar en el camí necessari de la preservació i creixement cultural.

Alguns informes destacables vinculats al tema a tractar:

- La cultura como elemento de progreso en la Vega Baja (propuesta de vía verde entre Orihuela y San Isidro de 11 km) (2020).
- Informe sobre estacions ferroviàries abandonades de la ciutat de València (2014).
- Informe sobre l'Avantprojecte de Llei de Vies Pecuàries (2013).*
- Informe sobre Patrimoni Cultural en nuclis poblacionals despoblats (2013).
- Informe sobre l'avantprojecte de Llei d'Ordenació del Territori (2012).
- Informe sobre els Ponts de Ferro, Barques i Camins de Sirga a la Ribera del Xúquer (2012).
- Sobre turisme cultural (2011).
- Dictamen del CVC sobre les mesures de protecció del Patrimoni Cultural Valencià (2004).
- Publicació del llibre d'Inmaculada Aguilar *Estaciones y ferrocarriles valencianos* (1995), sèrie Minor CVC.

INTRODUCCIÓ

Una aproximació a la creació de vies fèrries secundàries

Som moltes les persones que ens preguntem què tenen els trens que fan que ens agraden tant? Algunes de nosaltres continuem emocionant-nos davant la imatge d'una locomotora a vapor. Una experiència que forma part de l'imaginari col·lectiu al qual sovint contribueix la literatura, el cinema i, sobretot, la transmissió oral de persones que han vibrat amb el traqueteig dels trens.

Les antigues línies fèrries que circularen al llarg del País Valencià són tota una llegenda per a cadascuna de les comarques per les quals varen passar unint, en molts casos, per primera vegada, entre elles, a les comarques d'interior, i també amb les poblacions costaneres dotades d'importants ports que serviren d'eixida a l'exterior de productes manufacturats i agrícoles (mineria, vins, fruites...), així com de persones.

Segons Vicent Ferrer i Hermenegildo, un important coneixedor i divulgador de la història ferroviària de trens de via estreta: "*Els projectes ferroviaris de via estreta i les seues realitzacions constitueixen tot un fenomen en l'òrbita ferroviària del nostre país. Respecte dels*

primers es va arribar a dir que si tots o part s'hagueren realitzat no hi hauria ciutat o poble per xicotet que fóra sense ferrocarril.

Moltes de les concessions i projectes no sobrepassaren aquesta fase inicial i teòrica i van ser únicament simples especulacions de caràcter econòmic dedicades a enganyar una bona part del públic que fins i tot de vegades havia d'invertir en ells. Altres, tanmateix, arribaren a constituir-se en societats constructores sense arribar a més, i alguns arribaren a efectuar obres d'explanació i fins i tot a estendre carrils pels quals no arribaria a circular cap tren".³

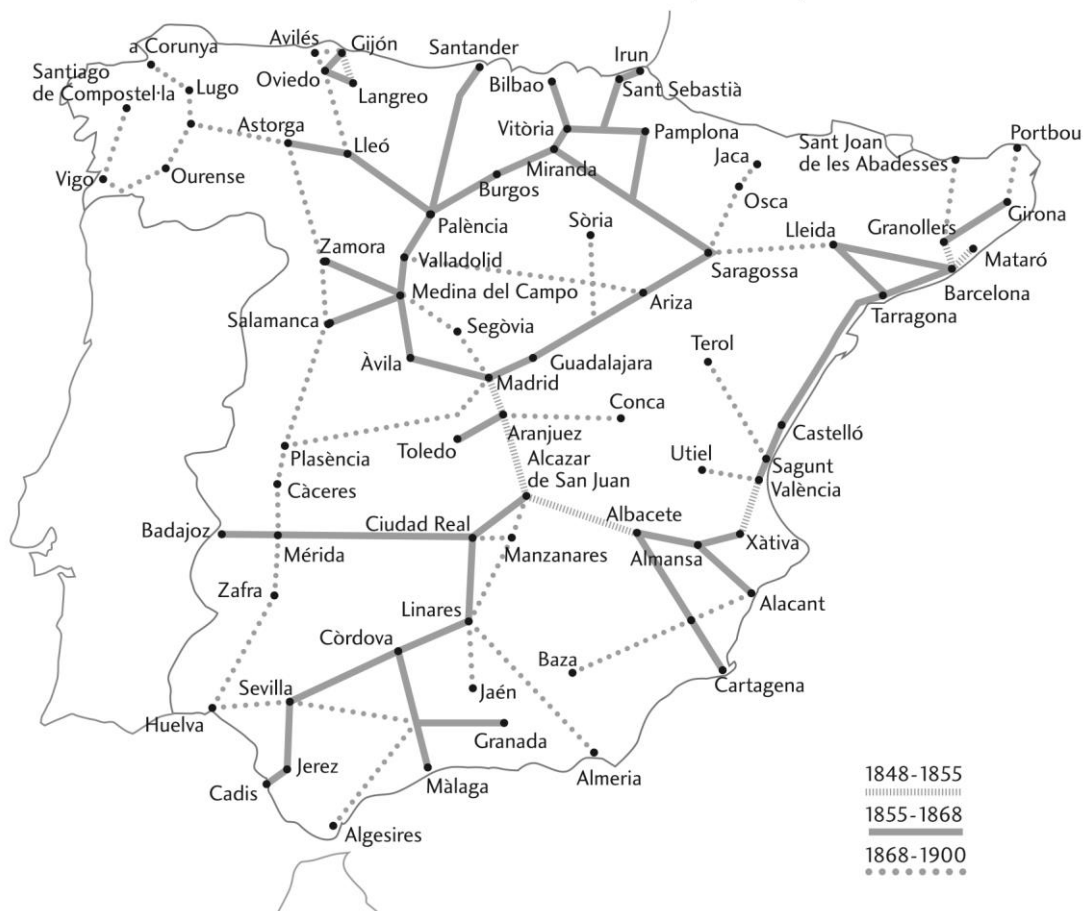
Un exemple va ser el ferrocarril V.A.Y. o Xitxarra que no arribaria a Alcoi per la seua explanació, arribant fins a Muro des d'on gràcies a un acord d'explotació amb l'Alcoi-Gandia passaria a utilitzar les vies de mètric ample fins Alcoi.



Tren de passatgers Carcaixent-Dénia.

³ Projectes ferroviaris i ferrocarrils a la comarca de la Marina Alta. Vicent Ferrer i Hermenegildo. Aiguaites-7 (tardor, 1991)

EVOLUCIÓ DEL FERROCARRIL EN EL SEGLE XIX (1868-1900)



Una mirada des del conjunt general espanyol

Arribats a aquest punt podem afirmar que les construccions ferroviàries espanyoles, junt als projectes fallats, són el fenomen econòmic més important en la història econòmica de l'Espanya de mitjans del segle XIX en un context econòmic marcat per un cicle internacional expansiu (1844-1875) amb l'arribada de capitals estrangers.

La construcció del ferrocarril s'inscriu en el marc del procés de modernització econòmica dins del període que els historiadors han denominat Revolució Industrial o procés d'industrialització. Una expansió que va significar que a l'any 1868 comptabilitzaren 5000 quilòmetres de via i 10000 quilòmetres de camins creats o millorats per facilitar un transport més ràpid i efectiu amb la finalitat de creació d'un mercat nacional. Mercat recolzat per la burgesia i que estava encaminat a suavitzar les enormes diferències de preus entre les diverses zones espanyoles i a suprimir definitivament l'escassetat d'aliments.

Per aconseguir aquests objectius es configurà entre 1855 i 1896, una xarxa radial d'ample normal, amb l'epicentre a Madrid, donant lloc a una xarxa nacional molt semblant a l'actual. Aquesta nova implantació ferroviària va impulsar la creació de les grans companyies que dominarien el panorama ferroviari espanyol fins ben entrat el segle XX: Compañía de los

Caminos de Hierro del Norte de España (de capital francés), la Compañía de Ferrocarriles de Madrid, Zaragoza y Alicante MZA (de capital nacional), la Xarxa Catalana, la compañía Ferrocarriles Andaluces i la Compañía Nacional de Ferrocarriles del Oeste.

Font: Carmen Sanchis Deusa, El transport en el País Valencià, Alfons el Magnànim, València, 1988.

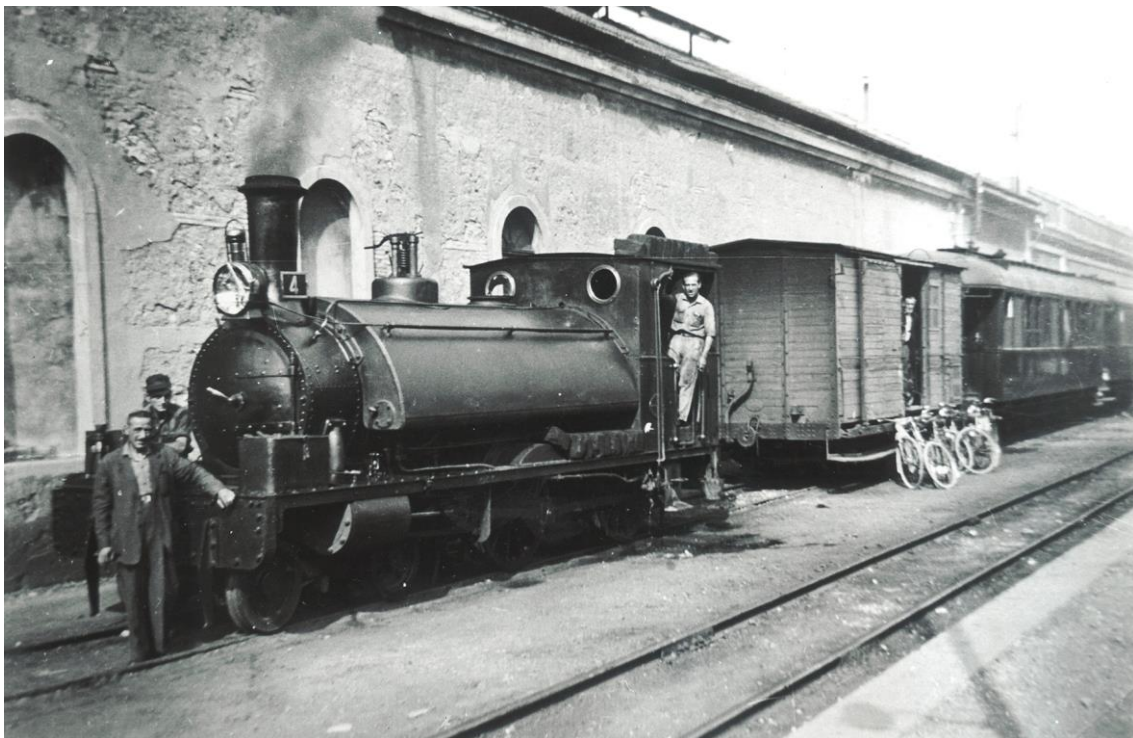
El panorama històric valencià

Una vegada vertebrada la xarxa nacional, es posà la mirada en les diverses necessitats d'altres zones. En el cas valencià, apareix un doble repte: 1) crear les connexions necessàries que asseguraren els enllaços amb les vies principals dins d'Espanya i amb Europa i 2) articular el propi territori valencià.

A més la indústria exigia ampliar les xarxes ferroviàries creades fins aquell moment. S'encetaria així una segona etapa a partir de la Llei General de Ferrocarrils i Tramvies de 1877 amb els objectius de:

- a) Connectar les zones litorals del sud de València i Alacant amb el principal eix ferroviari (Almansa-València-Tarragona).
- b) Establir comunicacions amb comarques d'importància econòmica que havien quedat aïllades dels fluxos ferroviaris.

La potencialitat econòmica que va fer possible la consolidació del ferrocarril a finals del segle XIX, la trobem en factors, demogràfics, financers, i econòmics, a més de la demanda que les principals poblacions situades al llarg dels trajectes exerciren donada la necessitat de transportar productes i persones.



Estació de Carcaixent de la línia Carcaixent-Dénia.

Breu història de les línies ferroviàries en desús

Trenet de la Panderola, també anomenat Tramvia a Vapor d'Onda al Grau de Castelló (TVOGC).

- Traçat de la línia: Castelló, Grau de Castelló, Almassora, Vila-real, Baixador de Betxí, Onda, Borriana, Port de Borriana.
- Ús de passatgers i mercaderies: principalment taulellets i taronges, però també fusta, garrofes, ciment, tova...
- El 31 d'octubre de 1889 s'inaugura el tram Castelló-Almassora-Vila-real.
- El 17 d'abril de 1890 el tram Vila-real-Onda.
- El 24 de juny de 1907 el tram Vila-real-Borriana i Grau de Borriana.
- Es tanca el 31 d'agost de 1963.
- Actualment pràcticament desmantellat en la seua totalitat, es conserva una locomotora a Vila-real i una altra a la plaça la Panderola del Grau de Castelló.

Trenet de la Sal o Saliner

- 1882 la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces assumeix la construcció de la línia d'Alacant a Múrcia. El projecte no es va consolidar.
- 1884 creen un ramal per arribar a Albatera amb l'objectiu de transport de la sal i altres productes agrícoles.
- 1970 la línia tanca el servei de passatgers, mantenint el transport de sal.



La Panderola.

- 1986 –octubre, les inundacions en la zona provocades pel creixement del riu Segura destrossaren gran part de les infraestructures.
- 1988 tancament definitiu. Posteriorment la construcció de l'AP7 va soterrar definitivament les vies que quedaven.

El projecte de trenet Maigmó

- Amb l'objectiu d'arribar a Alcoi unint el traçat amb la línia d'Alacant-Madrid es va crear l'explanada del Maigmó, un traçat on s'hagueren de superar grans dificultats de construcció donat el territori muntanyós pel qual es projectava —66 quilòmetres entre Alcoi i Agost passant per Ibi i Castalla.
- Aquesta línia no arribà a funcionar mai com a tal quan només restaven a fer les estacions de les terminals.
- Alcoi va continuar utilitzant les línies d'Alcoi-Gandia construïdes en 1893 i la de connexió amb la xarxa nacional d'Alcoi-València per Xàtiva.

Trenet del Xitxarra o VAY

- El VAY (Villena-Alcoi-Yecla) tenia el centre logístic a Villena on sota la direcció de Miguel Ybern es fabricaven: vagonets, cotxes i automotores.
- 1884 s'inaugurà. 1909 el traçat arribà fins a Muro, frustrant-se l'objectiu inicial d'arribar a Alcoi –se'ls havia avançat ja la línia Alcoi-Gandia o tren dels anglesos que cobria aquest tram final.
- Es va tancar el 1969. Durant els anys d'existència va transportar passatgers, productes manufacturats i carbó provinent d'Anglaterra.

El projecte de trenet Alcoi-Alacant

- 1873 comença a gestar-se aquest projecte, amb l'objectiu d'unir Alcoi (ciutat pròspera i industrial) amb Alacant i donar eixida ràpida i econòmica als nombrosos productes manufacturats a la zona.
- Les obres arrencaren a bon ritme i amb fortes inversions donades les dificultats orogràfiques del recorregut que obligaren a construir nombrosos viaductes i túnels.
- Finalment s'abandonà el projecte quan només restava la instal·lació de les vies i la construcció de les estacions i abaixadors, era temps de crisi degut a la Guerra Civil i Postguerra.

Trenet Carcaixent-Dénia

- Va ser el primer ferrocarril de via estreta d'Espanya.
- 1864 entra en funcionament el primer tram de 35 km: Carcaixent, La Barraca d'Aigües Vives, Simat-Benifairó, Tavernes de la Valldigna, Xeraco i Gandia. Amb un ample de via de 1380 mm. Era de tracció animal o de "sang".
- Ús de passatgers i transport de taronges que des del port de Gandia i Dénia es destinaven al mercat nacional i europeu.
- 1884 entrava en servei el nou ferrocarril a vapor amb ample de via d'un metre i l'ampliació del recorregut fins a Dénia.
- 1969 el Ministeri d'Obres Públiques decidí transformar els traçats al nou ample ibèric. Va optar per enllaçar la línia de Silla-Cullera amb Gandia, desmantellant el traçat històric del Trenet. El nou traçat Cullera-Gandia es va inaugurar en 1972.
- 1974, Feve va suprimir el tram que quedava de l'antic Trenet entre Gandia i Dénia. El projecte de reconversió en via ampla d'aquest tram continua sent una promesa.
- El traçat del Trenet compta actualment amb diversos trams recuperats i destinats a Vies Verdes: la de la Safor, diferents trams nous entre Carcaixent i Tavernes, a més dels del Verger i Dénia.



Via Verda utilitzant el traçat del tren de la mar.

Tren de la Via Xurra

- 1901 s'inaugurà el tram final d'una gran ruta que enllaçava València amb Calatayud passant per Terol.
- Va pertànyer a la Compañía del Ferrocarril Central de Aragón, fins la creació de Renfe en 1941.
- Era de via ampla i circulava en paral·lel a altres vies en diversos trams del seu recorregut –entre ells amb alguns trams del tren miner d'Ulls Verds.
- 1941 Renfe decideix anar desviant el traçat cap a la línia València-Castelló evitant així la duplicitat amb aquesta via xurra amb recorregut València-Puçol destinada a passatgers.
- 1968 es va desmantellar l'estació València-Albereda deixant només la connexió amb el Cabanyal per al reforç dels trens de mercaderies i accés als tallers del Port de València.
- 1985, tancament definitiu d'aquest darrer tram.

El Tren del Mar

- Un projecte ferroviari de la Companyia del Ferrocarril d'Almansa a València i Tarragona. Tenien el doble repte de: connectar València i Tarragona, i el Port de València amb Madrid.
- 1866 s'inaugurà un primer tram fins Ulldecona, després d'haver salvat distints entrebancs a conseqüència de l'orografia de la zona.
- 1891 la línia va passar a la Compañía del Norte i en 1941 a Renfe.
- 2005 dins del marc de millora del Corredor Mediterrani ferroviari es va construir una variant des de Les Palmes fins Orpesa, quedant 12 km de traçat que s'han reconvertit en una de les vies verdes més boniques de l'Estat.

Trenet miner de Sierra Menera, "Ulls Negres"

- 1907 comença a funcionar el tren miner propietat de l'empresa minera Sierra Menera de Ojos Negros.
- Concebut únicament per al transport del mineral de les mines d'Ulls Negres (Terol) fins al Port de Sagunt.
- 205 km d'un recorregut que seguia en paral·lel el traçat del tren de via ampla de la Compañía Ferroviaria Central de Aragón.
- 1972, la companyia minera passa a transportar el mineral per les altres vies propietat de Renfe, clausurant el trenet definitivament, tot i que Renfe aprofità els dos trams dels extrems per als seus trens de via ampla.
- En 2002 va començar la recuperació de l'antic traçat per reconvertir-lo en la via verda més llarga d'Espanya.

La fi

L'11 de novembre de 1942, decretaren la centralització de tots els ferrocarrils i vies que passarien a mans de l'Estat. Les de via ampla s'integraren en RENFE (Red Española Nacional de Ferrocarriles del Estado) i les d'amplada mètrica a FEVE (Ferrocarrils Espanyols de Via Estreta).

Aquesta integració arribà amb una administració franquista que no comptava amb recursos econòmics suficients. Al fet de no aconseguir la injecció d'inversions necessàries per renovar unes infraestructures obsoletes, se li va sumar la competència del transport per carretera que va dur a la progressiva degradació de les infraestructures ferroviàries de via estreta.

Amb aquest panorama la mort de les línies secundàries estava assegurada. A mode d'exemple constatem que entre 1943 i 1958 el trenet Carcaixent-Dénia va perdre el 50% dels passatgers i el 66% del transport de mercaderies. El tren decreixia i les comunicacions per carretera augmentaven vertiginosament —companyies de transport amb flotes importants de camions i autobusos així com autònoms amb dos o més vehicles). En xifres relatives ens trobarem amb una de les majors flotes de camions de tot el món, i a la cua en quilòmetres de via entre els països de la OCDE —Organització per a la Cooperació i Desenvolupament Econòmic. La xifra de turismes particulars va passar de 44.628 en 1963 a 180.786 en 1969, i a 297.659 en 1972⁴

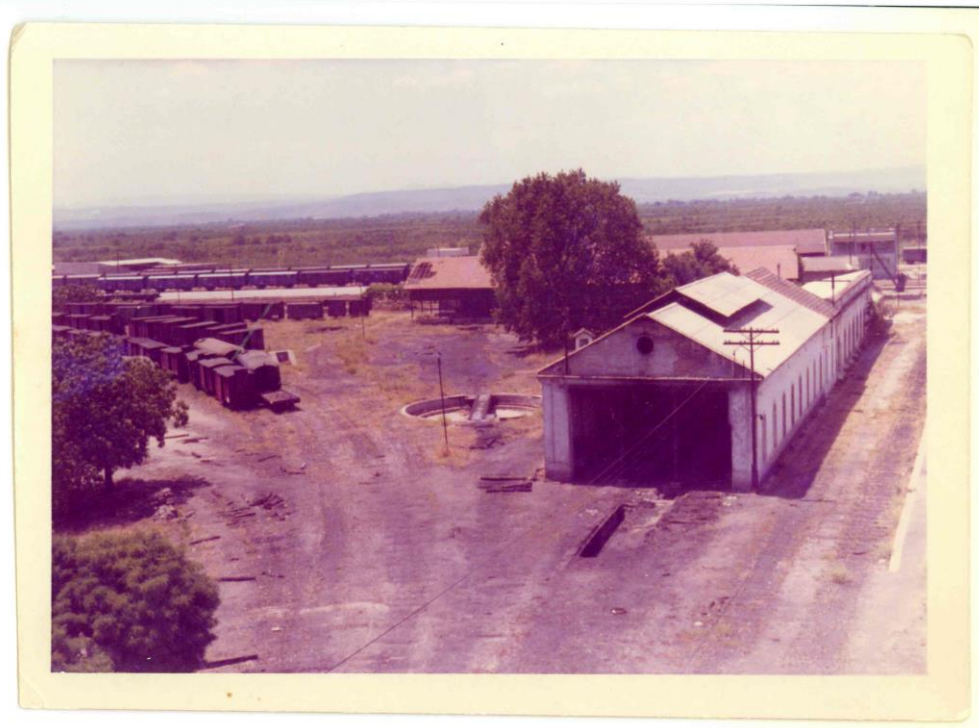
Decepció seria l'adjectiu associat a l'acta de defunció de tantes i tantes línies en les dècades entre 1960 i 1980, i més tenint en compte que moltes d'elles no passaren de ser projectes anunciats o línies que no s'arribaren a utilitzar malgrat haver-se fet gran part de les inversions. Un bon exemple és la línia Maimó-Agost, que no fou inaugurada i a la qual només li faltava la construcció de les estacions.

Algunes de les conseqüències:

a) Socials. La desaparició d'aquestes línies va interrompre els nexes d'unió entre pobles i comarques veïnes que utilitzaven el tren per accedir a les zones de platja o les ciutats cap de comarca per fer gestions administratives.

b) Econòmiques i laborals. La pèrdua de llocs de treball vinculats al funcionament dels trens i manteniment de les infraestructures van ser importants, així com el declivi que de manera indirecta va provocar en indústries manufactureres, agrícoles, etc. Casos destacats trobem a Banyeres de Mariola, on les seues fàbriques de tèxtil i papereres tenien en el tren una eixida cap a l'exterior que perderen contribuint al seu declivi. Un cas semblant va ocórrer a Carcaixent, on es varen tancar molts dels seus magatzems de taronja.

⁴ Memoria anual de la Comisión IV-Trasportes y Comunicaciones, del Consejo Económico-Social Sindical de la Región Valenciana, 1974.



D'ençà del tancament definitiu de les línies s'han produït diverses reivindicacions socials que demanen el relançament d'alguns trams clausurats —línia del tren Gandia-Dénia.

Arribat aquest punt és oportú preguntar-nos: Per què a l'hora de decidir tancar les línies va prevaler la idea de què era un mitjà obsolet i antieconòmic? No s'hi valoraren les conseqüències que podrien tindre a llarg termini l'augment de població i el trànsit rodat. Un dels exemples el tenim a Torrevella, va passar de 9.735 habitants en 1970 a 105.205 habitants (INE 2013). El tren de la Sal va ser desmantellat arran de les fortes pluges que castigaren el Baix Segura en 1987 provocant en descarrilament del tren carregat de sal, potser era una bona ocasió per rehabilitar la línia en compte d'eliminar-la? Un altre cas seria la via ja esmentada d'Alcoi-Gandia amb unes poblacions de 74.562 i 60.613 habitants. Altre exemple el trobem a Castelló on veient les intencions posteriors de la Generalitat Valenciana podríem pensar que el tancament de la Panderola es va precipitar. Allí la GV ha projectat una inversió de 97 milions per habilitar una plataforma ferroviària que seguiria, en gran part, el trajecte de l'antiga *Panderola* que anava d'Onda a Castelló i d'aprovar-se el projecte actual, podria fer el recorregut de Castelló, Grau, Benicàssim, Campus de la Universitat Jaume I, Almassora, Vila-real i la possible extensió fins Borriana. ¿És una utopia continuar pensant en la reconversió d'algunes línies ferroviàries quan, a hores d'ara, la nostra societat amb l'administració al capdavant, pren consciència de la necessitat d'actuacions que contribuïsquen a frenar el canvi climàtic?

Iniciatives per a la preservació del patrimoni

Preservar el patrimoni que s'hi va generar al llarg dels antics traçats hauria d'haver estat una prioritat per a la nostra societat. Moltes de les obres han desaparegut per falta de consciència ciutadana amb el patrimoni industrial així com la poca valoració d'algunes institucions. A totes les línies trobarem casos significatius de pèrdua de patrimoni, edificis en estat d'abandó com les antigues estacions de la companyia VAY a Villena, Agres, Cocentaina... o l'estació de Tavernes de la Valldigna en la línia Carcaixent-Dénia que va desaparèixer i, ni tan sol, la toponímia de la plaça on s'ubicava manté el seu record. Hem de sumar també el desmantellament de diversos ponts de ferro venuts com a ferralla i que a hores d'ara d'haver-los mantingut hagueren ajudat a la seua reconversió com a Via Verda –ex. l'antic recorregut del tren la Xitxarra. A mena d'exemple centrarem l'atenció en la línia Carcaixent-Dénia a partir d'un treball dirigit per Inmaculada Aguilar i signat per Leonardo Donet⁵.

"A la web de la *Direcció General de Patrimoni Cultural Valencià* només apareixen 9 elements protegits i 6 d'ells els trobarem a la zona de la Ribera".

Els elements existents són:

- Carcaixent: 2 elements 1) els antics tallers 2) el dipòsit de locomotores, tots dos ben conservats i en ple ús, sent reutilitzats per l'Ajuntament (recentment, juny 2021, s'ha inaugurat com a seu social de l'Associació Amics de la Vieta l'antic hangar o dipòsit de les locomotores, sent utilitzat com a espai expositiu).
- Alzira - La Barraca d'Aigües Vives, carretera CV50: caseta de vigilància construïda l'any 1880 en mal estat de conservació i perill de desaparició.
- La Barraca d'Aigües Vives: estació construïda en 1880 i restaurada en 2009, sent destinada per l'Ajuntament a l'ús d'activitats de les associacions locals.
- La Barraca d'Aigües Vives: altra caseta de vigilància construïda l'any 1880 en mal estat de conservació i perill de desaparició.
- La Barraca d'Aigües Vives: l'abaixador, de construcció senzilla —anys 1950— va ser restaurat en la dècada dels 70 s'utilitza com a parada d'autobús.
- Portitxol: en el límit comarcal entre la Ribera i la Valldigna-Safor trobarem una de les edificacions més antigues del traçat. Les antigues quadres de 1863 on es renovaven els cavalls quan el tren encara era de tracció animal. Tot i haver-se utilitzat posteriorment com a corral d'ovelles per un particular el seu estat de conservació és greu i amb perill de desaparició.

⁵ El Ferrocarril Carcaixent-Dénia. Història y Patrimonio, 2013.



Trinxera del Portitxol, a la Via Verda Carcaixent-Dénia.

- Simat de la Valldigna: estació en bon estat i catalogada per la Direcció General de Patrimoni Valencià, ha estat habilitada com a Centre d'Obres Públiques per a carreteres.
- Tavernes de la Valldigna, Xeraco i Xeresa: en les tres localitats han desaparegut les restes patrimonials de la línia. A Tavernes de la Valldigna s'hi conservà l'estació donant-li ús com a magatzem de mercaderies de l'estació d'autobusos fins que l'any 1999 s'enderrocaren els edificis en cessar les activitats. A Xeresa i Xeraco desaparegueren les instal·lacions amb la creació de la línia de via ampla.
- Gandia: l'estació va ser enderrocada i feren servir l'espai per al soterrament de l'actual de RENFE. Només s'han conservat les pilastres del pont sobre el Serpis: aquest pont va ser l'obra més important de tot el recorregut. En clausurar la línia s'hi va desmuntar a trossos deixant només les pilastres i substituint posteriorment el ferro desmantellat per un carril ciclopedestre de formigó.
- Oliva: no conserva l'antiga estació, però sí que han perdurat un dipòsit d'aigua i els urinaris que conserven la construcció original i han estat habilitats com a Oficina de Turisme. Cap element s'hi troba protegit.
- Al terme d'Oliva - partida de la Ratlla: troben la caseta de guardabarreres (1883) l'única que de la seua tipologia —dues altures— s'ha conservat. L'edifici corre un greu perill de desaparició a causa del seu estat.

- El Molinell: la primera parada de la província d'Alacant. Existia un abaixador situat al costat d'un balneari. Ara està en runes.
- El Verger: conserva l'estació (1883) havent-se perdut els molls de mercaderies.
- El Palmar: al terme de Dénia s'hi conserva en bon estat l'abaixador que trobarem al catàleg de la GVA.es caracteritza per la tipologia de riurau amb un sol arc.
- Dénia: final del trajecte que comptava amb gran quantitat d'elements; estació, moll cobert, dipòsit d'aigua, placa giratòria o reserva de locomotores. En l'actualitat només s'ha conservat l'estació (1883) actualment destinada al Museu del joguet i sala d'exposicions.

Podem concloure que són molts els elements arquitectònics desapareguts i molts altres s'hi troben en una situació delicada. Amb la desaparició d'aquests béns patrimonials perdem part de la memòria col·lectiva de la nostra història recent.



Antigues cavallerisses a la línia Carcaixent-Dénia.

Alguns elements destacables que s'han conservat

- Situada a Gandia —al parc situat entre l'actual estació ADIF i l'estació d'autobusos— trobarem una locomotora a vapor de l'antiga línia Alcoi-Gandia.
- Una altra locomotora de la mateixa línia la trobarem sobre un gran pedestal de pedra al parc Al-Azraq d'Alcoi. Són les dues úniques que encara conservem al nostre territori.

Destacarem també iniciatives ciutadanes que han creat associacions de familiars i antics treballadors dels trenets de via estreta, contribuint a la recuperació d'objectes i documents, a més de ser una plataforma de divulgació de la nostra història ferroviària.

Alguns casos destacables són:

- Almoines; Associació Ferrocarril Alcoi-Gandia, (2002), compten amb un museu local.
- Carcaixent; Associació Amics de la Vieta —línia Carcaixent-Dénia.
- Associació d'Amics del Ferrocarril de Castelló.
- Torrellano; Associació Alacantina d'Amics del Ferrocarril, compten amb un important museu (1998) que recull la història dels trens de la província d'Alacant. Amb diverses sales on classifiquen per temàtiques tot el patrimoni ferroviari. Podem dir que actualment és el museu més important per conèixer la història dels nostres trens. Cal apuntar també la reivindicació a favor de recuperar el tren de la Sal d'Albatera a Torrevella, que serviria de connexió del litoral sud del Baix Segura.
- València; parc de Marxalenes (cotxeres del s. XIX) Museu Municipal del Trenet: tot i correspondre només al traçat metropolità de València ens proporciona informació per entendre la història dels "trenets". A través de 9 unitats temàtiques podem conèixer història, estadístiques d'ús, dades tècniques constructives... del Trenet que circulava per València i la seua àrea metropolitana.
- Reconversió de l'antiga estació de Bocairent en l'actual hotel rural Hotel l'Estació <https://hotelestacio.com/index.php/hotel/>

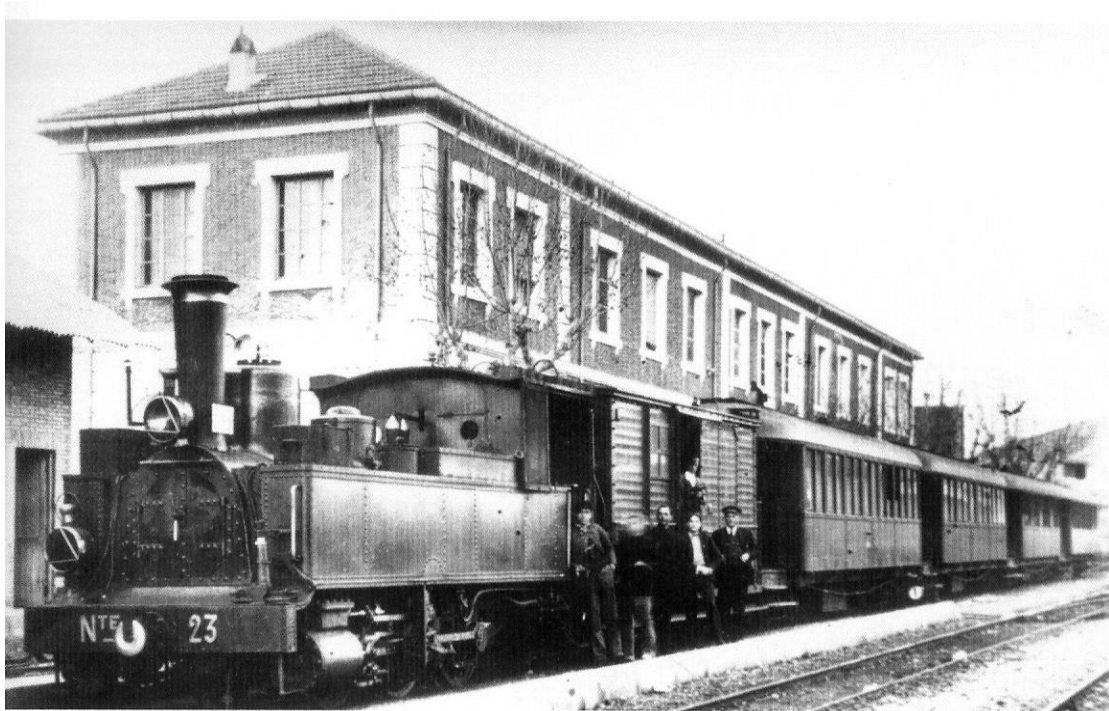
Propostes frustrades

Museu del Transport.

*"L'any 2003 es signà un conveni entre la Universitat de València-Estudi General (UEVG) i l'homòloga de l'actual Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, per crear la Càtedra Demetrio Ribes (arquitecte valencià especialitzat en construccions industrials i ferroviàries) Un dels principals reptes va ser la realització d'un projecte per al Museu del Transport de la Comunitat Valenciana. Un museu de caràcter tècnic i històric amb la intenció de mostrar, de forma pedagògica i innovadora, els mitjans de transport i la seua incidència sobre el territori a través de dos itineraris: el cronològic i el temàtic. Finalment el museu no va arribar a desenvolupar-se."*⁶

⁶ <https://catedrademetrioribes.com/ca/>

En els darrers anys, l'interés pel Patrimoni Industrial ha adquirit una gran importància entre la societat que veu reflectit en ell la seua pròpia història. Molts dels elements industrials s'han destruït, bé per abandonament, o bé pel creixement urbanístic. També els elements ferroviaris han sofert aquest abandonament tot i estar reconeguts en el Plan Nacional del Patrimonio Industrial del Instituto del Patrimonio Histórico Español. Centenars de quilòmetres de "camins de ferro" que configuren un patrimoni industrial i natural valuós. La major part d'ells són de titularitat pública i representen un potencial extraordinari de cara a la seua reutilització en projectes vinculats amb la mobilitat sostenible així com ofertes d'oci alternatives al turisme de sol i platja.



Estació de Dénia de la línia Carcaixent-Dénia.



Dipòsit de locomotores de Carcaixent, a la línia Carcaixent-Dénia.

Introducció al Programa de Camins Naturals i Vies Verdes en Espanya

Les Vies Verdes tenen un paper fonamental en el desenvolupament del pla de "Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)", en el marc dels Objectius de Desenvolupament Sostenible de l'ONU i el Pacte Verd de la Unió Europea.

L'any 1993 va arrancar el Programa de Vies Verdes amb l'objectiu de reconvertir el patrimoni ferroviari en desús. La Fundació de Ferrocarriles Españoles mitjançant un conveni de col·laboració amb, aleshores, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, RENFE i FEVE va assumir l'elaboració d'un Inventari de Línies Ferroviàries en Desús —amb un pressupost global de 10 milions de pessetes— recollint dades com:

Infraestructures ferroviàries, immobles, situació patrimonial i estat de conservació, entorn social, natural i cultural dels municipis afectats. Analitzant-se 5.764 quilòmetres de via corresponents a 96 línies dependents de les tres administracions. L'Inventari incloïa 954 estacions, 501 túnels, 1.070 ponts i viaductes.

A les dades recollides cal afegir la tasca important d'assessorament i informació a les entitats locals i associacions interessades en la potenciació de la xarxa de vies verdes.

L'any 1996 va arrancar el **Programa de Camins Naturals** amb l'objectiu de sumar més itineraris als dels antics traçats ferroviaris, donat que aquests no possibilitaven per si sols la creació d'un corredor verd. Aquest programa afegia altres infraestructures de transport que havien quedat obsoletes malgrat ser històricament importants: camins reals, vies pecuàries, camins de sirga i, fins i tot, sendes de muntanya, sendes de ribera, camins de conservació d'antics canals, carreteres abandonades i els propis camins històrics.

Les webs de Vias Verdes i la de Camins Naturals contenen informació interessant sobre: dades estadístiques, mapes de localització, manuals informatius, vídeos, visites virtuals a través APP o descàrrega de coordenades per a GPS. ⁷

Vies pecuàries

Rutes de trànsit ramader amb diferents denominacions en funció de la seua amplària —canyades (fins a 75 metres), cordills (fins a 37,5 metres), corriols, assegadors o bugades (fins a 20 metres).

El País Valencià compta amb un ric patrimoni de vies pecuàries que conformen una xarxa de més de 14.000 quilòmetres, ocupant una superfície superior a 36.000 hectàrees, sent béns de domini públic propietat de la Generalitat.

Camins Reals

Realitzades pel l'estat, unien ciutats importants i foren els camins més importants durant la segona meitat del segle XVIII. Entre alguns dels desapareguts podem destacar el Camí Real de Madrid a Xàtiva.

Camins de Sirga

Circulaven en paral·lel a rius i Canals amb la finalitat principal de servir per arrossegar les barques riu amunt. Cal assenyalar que en l'actualitat, l'article 553 del Codi Civil Espanyol diu: *"las riberas de los ríos aun cuando sean dominio privado, están sujetas en toda su extensión y sus márgenes, en una zona de tres metros, a la servidumbre de uso público e interés general de la navegación, la flotación, la pesca y el salvamento"*.

⁷ <https://www.viasverdes.com/>
<https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/>



Via Verda de Torrevella.

Resum: "Des de l'any 1993, el Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació ha condicionat , dins del Programa de Camins Naturals, més de 10.300 quilòmetres repartits en 130 itineraris —amb una inversió que a finals de l'any 2020 era de 250,5 milions d'euros. Dels 10.300 quilòmetres 1.578 corresponen a Vies Verdes"⁸.

Vies Verdes a les Comarques Valencianes

Extret de la publicació "Guía de las Vías Verdes Sur, Centro y Levante" de Fundación de los Ferrocarriles españoles. Edic. Anaya Touring, febrer 2021.

Via Verda de Torrevella. Entre Salines i la llacuna Rosa.

Localització: entre Torrevella i la carretera a los Montesinos.

Longitud: 6,70 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: en el tram urbà; doble carril d'asfalt i lloses la resta amb asfalt.

Medi Natural: Parc Natural de les Llacunes de la Mata i Torrevella.

⁸ https://www.mapa.gob.es/es/desarrollo-rural/temas/caminos-naturales/caminosnaturalesyviasverdes2020online_tcm30-553002.pdf

Patrimoni cultural: Museu del Mar i de la Sal, església de la Immaculada Concepció, Eras de la Sal, Museus Flotants (Submarí S-61 Delfín y Patrullero Albatros). Església del Sagrat Cor de Jesús.

Patrimoni ferroviari recuperat: antiga estació de Torrevella (línia tren de la Sal).

Coordenades GPS: inici; 37.978752º,-0.691947º.//final; 38.030304º,-0.719214º.

*Aquest Via Verda ha estat executada per **Iberdrola** i la **Generalitat Valenciana**.*

Via Verda del Maigmo. *Túnel i viaductes en terres de picapedrers.*

Localització: des de l'Abaixador d'Agost i el port del Maigmo.

Longitud: 22 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista.

Camí: de terra compactada.

Infraestructura: 7 túnels (no enllumenats), 2 viaductes i 2 passarel·les.

Medi Natural: LIC i ZEPA Maigmo, serres de la Foia de Castalla, Serra del Sit i Paisatge Protegit de la Serra del Maigmo.

Patrimoni cultural: Museu de la pedreria d'Agost.

Coordenades GPS: inici; 38.407282º,-0.614982º.//final; 38.500334º,-0.602963º.

*Aquest Camí Natural-Via Verda s'ha executat en el marc del **Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente**.*

Via Verda de la Xitxarra. *Seguint les petjades del ferrocarril per la falda de la Mariola.*

Localització: Virtudes (Villena)-Biar.

Longitud: 16 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: de terra condicionada.

Infraestructura: 1 viaducte.

Medi Natural: serra de Salines, Maigmo, serres de la Foia de Castalla, el LIC Salero i Cabecicos de Villena y ZEPA Moratillas-Almela i Zona Humida, la Laguna i Saleros de Villena.

Patrimoni cultural: Villena; Castillo de la Atalaya, s.XII, santuario de las Virtudes, iglesias de Santa María de Santiago i 3 museus: Tesoro de Villena y Arqueológico, Museo Festero i Museo Escultor Navarro Santafé, i diverses cases visitables.

Biar; Castell de Biar, s. XII, casc antic i santuari de Biar, aqüeducte ogival, s. XV, i museu etnogràfic.

Coordenades GPS: inici; 38.621083º,-0.934702º.//final; 38.638252º,-0.780165º

*Aquesta Via Verda ha estat executada per la **Diputació d'Alacant**.*

Via Verda d'Alcoi. Pel Parc Natural de la Font Roja entre pins i viaductes.

Localització: Alcoi-Ibi.

Longitud: 20 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: de terra compactada.

Infraestructura: 10 túnels, 3 viaductes.

Medi Natural: Parc Natural del Carrascal de la Font Roja, Parc Natural de la Serra Mariola i cova Juliana.

Patrimoni cultural: casc urbà d'Alcoi. Festa de Moros i Cristians i Art Rupestre de l'arc mediterrani de la Península Ibèrica (cova de la Sarga a Alcoi), declarat Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO.

Coordenades GPS: inici; 38.709172º,-0.470671º.//final; 38.627322º,-0.545576º

*Aquesta Via Verda he estat executada pel **Ministerio de Fomento** i la **Generalitat Valenciana**.*

Via Verda de Dénia. Un passeig entre tarongers i la mar.

Localització: Dénia-Els Poblets (Dénia).

Longitud: 6 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: amb doble tractament d'asfalt cobert de grava i grava compactada.

Infraestructura: 3 passarel·les de fusta i 1 metàl·lica.

Medi Natural: paisatge agrícola amb predomini de tarongers. Vegetació de ribera. Panoràmiques del massís del Montgó.

Patrimoni cultural: conjunt monumental de Dénia.

Patrimoni ferroviari recuperat: antiga estació de Dénia, línia Carcaixent-Dénia.

Coordenades GPS: inici; 38.841976º,-0.091316º.//final; 38.8469667º,-0.02441473º.

*Aquest Camí Natural-Via Verda s'ha executat en el marc del **Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural Marino**.*

Via Verda de la Safor. Rectes entre flors de taronger.

Localització: Entre Gandia i Oliva.

Longitud: 7 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: d'asfalt.

Infraestructura: 1 pont, dos passos inferiors i 1 pas superior.

Medi Natural: Parc Natural Marjal de Pego Oliva i el Paisatge Protegit del Serpis.

Patrimoni cultural: conjunt monumental de Gandia i Oliva. Art Rupestre de l'arc mediterrani de la Península Ibèrica (cova del Parpalló a Gandia), declarat Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO pel seu art rupestre.

Patrimoni ferroviari recuperat: Màquina del tren a vapor línia Alcoi-Gandia.

Coordenades GPS: inici; 38.969604º,-0.179367º//final; 38.926168º,-0.121778º.

*Aquest Camí Natural-Via Verda s'ha executat en el marc del **Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente**.*

Via Verda Xurra. Per l'Horta de València.

Localització: De València a Pobla de Farnals passant per, Alboraia, Meliana, Albalat, i Massamagrell.

Longitud: 16,20 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda en tot el recorregut.

Camí: carril bici d'asfalt, exceptuant un tram curt entre Meliana i Albalat.

Infraestructura: 2 ponts.

Medi natural: barrancs, a prop dels Parcs Naturals de la Serra Calderona i la Costera.

Patrimoni cultural: conjunt històric de València. Horts de xufa i tarongers. Xarxa de séquies. Monestir del Puig.

Coordenades GPS: inici; 39.482875º, -0.351183º//final; 39.617068º,-0.307674º.

*Aquesta Via Verda ha estat executada per la **Generalitat Valenciana**.*

Via Verda del Mar. La joia de la costa mediterrània.

Localització: De Benicàssim a Orpesa.

Longitud: 5,70+5,30 (carril bici que travessa la ciutat).

Ús: zona de vianants, ciclista i a cavall, adaptada a mobilitat reduïda.

Camí: d'asfalt i grava compactada.

Infraestructura: 1 túnel enllumenat, 2 falsos túnels i 1 pont metàl·lic.

Medi natural: platges de Benicàssim i Orpesa. Litoral rocós i penya-segats (en estat natural) als peus de la serra d'Orpesa. Parc Natural Desert de les Palmes. Platja la Renegà (Orpesa).

Patrimoni cultural: Benicàssim; casc antic, església de Sant Tomàs de Vilanova, Centre d'Interpretació Torre de Sant Vicent, conjunt de viles palatines, monestir Carmelita del Desert de les Palmes i bodegues Carmelitano. Orpesa; Castell, església Verge de la Paciència, casc antic històric, Museus: d'Orpesa; del Naip; del Ferro; antiga presó, restes de muralles, Pou del Ravalet, poblat iber d'Orpesa la Vella, far, torre del Rei i torres de guaita de la Corda i la Colomera.

Coordenades GPS: inici; 40.057803º, -0.085720º//final; 40.082159º,-0.136319.

*Aquesta Via Verda ha estat executada pel **Ministerio de Fomento**.*

Via Verda d'Ulls Negres. La més llarga d'Espanya amb 167,5 quilòmetres. 92 d'ells per Aragó (Santa Eulàlia-Teruel fins Barracas-Castelló).

Localització: De Barracas a Albalat dels Tarongers passant per Torás, Caudiel, Benafer, Viver, Jérica, Navajas, Altura, Segorbe, Soneja, Sot de Ferrer, Algar de Palància, Alfara de la Baronia, Algímia d'Alfara i Torres Torres.

Longitud: 75,50 quilòmetres.

Ús: zona de vianants i ciclista, adaptada a mobilitat reduïda, excepte alguna rampa fora del trajecte original.

Camí: d'asfalt i terra compactada.

Infraestructura: 16 túnels i 8 ponts.

Medi natural: els altors del Ragudo i la meseta de Barracas, la vall del Palància (entre els Parcs Naturals de la serra Espadà i la serra Calderona) són els més destacats.

Patrimoni cultural: cascs històrics de Segorbe i Jérica.

Coordenades GPS: inici; 39.698671º, -0.085720342563º//final; 40.041561º, -0.731295º.

*Aquesta Via Verda ha estat executada per la **Generalitat Valenciana**.*

2021 un any important en Política Territorial autonòmica i de Mobilitat Sostenible

**Extracte de les darreres notícies sobre projectes de la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat al voltant de la mobilitat ciclopedestre:*

- Comunitat Valenciana comptem amb 340,8 km de camins naturals i vies verdes.
- Noves rutes en els darrers anys: 2017 Via Verda de Lliria. -6 km; 2018 tram de 1,35 Km a Manuel; 2019 ampliació Via d'Ulls Negres en 8,45 Km entre Algímia d'Alfara i Albalat dels Tarongers, 2020 s'hi va completar en 5,7 Km nous la Via entre Benifairó i la Barraca d'Aigües Vives.

Actuacions en cartera

- S'han programat actuacions, en part provinents de fons europeus, en: via verda Xàtiva-Carcaixent, 16 Km, construcció d'una rotonda per a millorar la seguretat viària en l'encreuament via verda en la Barraca d'Aigües Vives, via verda del Serpis, entre Alcoi-Cocentaina-fins a Vilallonga, condicionar dos trams - entre Muro d'Alcoi-l'Orxa, de 15 km i entre l'Orxa-Vilallonga, de quasi 13 km. Finalment per donar continuïtat a la via verda d'Ulls Negres, es finalitzarà el recorregut des d'Albalat dels Tarongers fins a Sagunt i s'executarà la connexió amb la Via Xurra que arriba fins a Puçol, 16 km.
- Un pla ambiciós al qual s'hi sumarà L'Anell Verd Metropolità amb el subrem tres de la via ciclopedestre que envolta la ciutat de València, el traçat tindrà, quan estiga acabat, 56,1 Km. A més dels treballs en una part de la zona sud de l'anell, entre Picanya i Alaquàs, amb un recorregut de 5,7 km.⁹
- La Generalitat ha presentat (06.07.21) el projecte de Via Verda del Tren de la Sal dins del pla RenHace. Amb un pressupost de 3 milions d'euros i una temporalitat de 2-3 anys per construir 33 quilòmetres de vies verdes en tres trams: Nord, Centre i Sud amb voluntat de vertebració de la comarca del Baix Segura.¹⁰
- Per últim, en referència als premis "S'ha firmat un conveni amb la Fundació dels Ferrocarrils Espanyols i l'Associació Europea de Vies Verdes per a la celebració de la desena edició dels Premis Europeus de Vies Verdes 2021 que se celebraran al setembre a València".

⁹ <https://val-ocio.levante-emv.com/comunitat-valenciana/2021/02/27/340-km-vias-verdes-caminos-35755547.html>

¹⁰ <https://vegabajadigital.com/la-generalitat-presenta-la-via-verde-del-tren-de-la-sal-que-vertebra-toda-la-vega-baja/>



Túnel del tren Alcoi-Gandia.

RECOMANACIONS-CONCLUSIONS

- Valorem positivament les actuacions administratives a favor de la recuperació d'infraestructures ferroviàries actualment en desús. La seua reconversió en camins naturals i vies verdes és una oportunitat que facilita l'apropament al paisatge i l'entorn natural d'una societat cada vegada més conscienciada. Demanem al Govern Valencià que s'incloga dins de l'Agenda Valenciana d'Infraestructures, la construcció d'una línia fèrria entre Gandia i Dénia. Una reivindicació que ve des de 1974 desapareguera la línia de via estreta entre Carcaixent i Dénia. Aquest projecte i el del corredor mediterrani són fonamentals per al nostre país: pel seu caràcter vertebrador, la millora de la mobilitat sostenible i el creixement econòmic.
- És necessari continuar fent créixer les xarxes de Camins Naturals i Vies Verdes, eliminant els obstacles i talls dels camins que fan de la xarxa un seguit de trams inconnexes (fideus) de curt recorregut amb l'objectiu d'afavorir el desenvolupament sostenible de les nostres comarques i la vertebració del territori contribuint a la consolidació d'un turisme verd de qualitat.
- Ens cal més pedagogia a l'hora d'explicar com d'important ha estat la història dels nostres trens com a generadors de riquesa cultural, patrimonial, econòmica i sociològica. En aquest punt seria interessant promoure la divulgació dels nombrosos estudis fets així com incentivar els estudis del tema en el marc acadèmic: la història dels trens i de la societat que la va protagonitzar —treballadors ferroviaris, enginyers, maquinistes, guardies...— així com dels veïns i veïnes que viatjaren en els trenets amb interessos diversos. Projectes de recerca en escoles, instituts i universitats com a motor que impulsara el coneixement del tema en les generacions més joves i contribuïra a l'augment de la conscienciació ciutadana envers el patrimoni industrial.

- Ens cal un catàleg actualitzat exhaustiu del patrimoni ferroviari —ponts, passarel·les, túnels, guardabarreres, abaixadors, estacions, objectes ferroviaris, estacions...—, màquines de vapor, catàleg gràfic. Inventariar i protegir el conjunt.
- Per fer-ho possible caldrà assessorar i donar suport tècnic i econòmic, a les administracions locals i comarcals per on transcorrien els trens —existeixen ajudes com el Pla Conviure que podrien destinar a la rehabilitació dels espais amb finalitat d'usos socials.
- Potenciar el foment de l'associacionisme social a favor de la protecció, la divulgació i l'ús del patrimoni cultural ferroviari. En aquest camp destaquem els bons resultats de les associacions que ja estan treballant en aquesta línia com: Associació Ferrocarril Alcoi-Gandia (Almoines), Associació Amics de la Vieta (Carcaixent), l'Associació Alacantina Amics del Ferrocarril (Torrellano), o l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Castelló, entre altres.

Aquest Informe es remetrà, al protocol habitual, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat, Direcció General de Cultura i Patrimoni de la Conselleria d'Educació Cultura i Esports, Federació Valenciana de Municipis i Províncies, Fundación de Ferrocarriles Españoles i la seua Área de Vías Verdes. Universitats públiques i privades del País Valencià. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Càtedra de Transport i Societat de la Universitat Politècnica de València. Càtedra Demetrio Ribes de la Universitat de València.

BIBLIOGRAFIA I RECURSOS CONSULTATS

- AGUILAR, Inmaculada. (1995) *Estaciones y ferrocarriles valencianos*, serie Minor CVC
- AYCART LUENGO, C. (2001). *Vías Verdes, Reutilización de Ferrocarriles en Desuso para Movilidad Sostenible, Ocio y Turismo*. Editor: Consejo Superior de Investigaciones Científicas (España) Informes de la Construcción, Vol. 53 (no 475), septiembre/octubre (2001)
- AYCART LUENGO, C. (2004). *Vías Verdes: la Experiencia Española*. El Proyecto Rever, Ingeniería y Territorio núm. 69, Revista Dialnet.
- AYCART LUENGO, C. (2006). *El Programa Español de Vías Verdes. IV Congreso Historia Ferroviaria*: Málaga, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 46 páginas.
- AYCART LUENGO, C. (2007). *Vías Verdes: las Pioneras*. Ambients: la Revista del Ministerio de Medio Ambiente, núm. 65.
- AYCART LUENGO, C. (2007). *Caminos Naturales-Vías Verdes: su Adecuación al Desarrollo Rural Sostenible*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación, y Medio Ambiente, Ecosostenible.
- BATALLER, Josep V.; FERNÁNDEZ, José M.; RODRÍGUEZ, Fernando. (2014) *La Vieta. Una aproximació al ferrocarril de via estreta Carcaixent-Dénia*, Edicions 96.
- DONET DONET, Leonardo. *El Ferrocarril Carcaixent-Dénia. Historia y Patrimonio* – Màster Historia del Arte y Cultura Visual dirigit per Inmaculada Aguilar.
- FERRER I HERMENEGILDO, Vicent. (1991) *Projectes ferroviaris i ferrocarrils a la comarca de la Marina Alta*. Revista Aguaites núm. 7.
- M E S E G U E R C O L O M I N A, Rosa M^a Gema. (2016) *La problemática de las Vías Verdes. Metodología de intervención y aplicación práctica de la Vía Verde de la "Xixarra"*. Màster, Universitat Politècnica de València.
- NICOLAU GARCÍA, Vicente. (2005) *La Panderola*. Treball d'investigació UJI. Tutora Pilar Escuder Mollón.
- TERUEL GARCÍA, Antonio J. *Efectos sociales del cierre de ferrocarriles secundarios en la Comunidad Valenciana 1963-1974*. (2008) I Congreso Internacional de Historia de Nuestro Tiempo / coord. por Carlos Navajas Zubeldia, Diego Iturriaga Barco.
- TORTOSA PASTOR, Paco. (2008) *Paisajes y sensaciones. Vías Verdes de España y Portugal*. Fundación Eca Bureau Veritas.
- SANSALONI MARTÍ, Encarna. (2011) *El tren Carcaixent-Dénia al seu pas per la Valldigna*. Estudi premiat i editat per la Mancomunitat de la Valldigna.

RECURSOS WEB i PERIODÍSTICS:

- https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/ofe_2019_mar2021.pdf

- **WEBINAR**

"EL PAPEL DE LAS VÍAS VERDES EN LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CONECTADA"

Evento colaborador del Diálogo abierto de Movilidad. 01.12.2020

<https://www.viasverdes.com/img/archivos/Documento%20resumen%20Jornadas.pdf>

Resum del WEBINAR:

- S'informa sobre el desenvolupament del Pla de mobilitat UNEIX i dels objectius de la XINM, Xarxa d'itineraris no motoritzats, fent constar els avanços i la descripció dels projectes.
- Es proposa la creació de 2.350 km d'itineraris nous. En completar-se el 95% dels valencians i valencianes podríem accedir a la xarxa de Vies Verdes.
- Pressupost d'Inversió: 141 milions d'euros.
- Destaca la connectivitat entre: Ojos Negros-Xurra, nova VV del Serpis.

Vies pecuàries? (DOGV núm. 7319 de 17.07.2014) Ref. 006516/2014 aprovació

Les vies pecuàries són rutes o itineraris per on discorre o ha vingut discorrent tradicionalment el bestiar. Actualment les vies pecuàries poden funcionar com a connectors ecològics i acollir diferents usos recreatius (passeig, senderisme, cavalcada). Els elements associats a les mateixes (descansadors, abeuradors, comptadors o ponts) constitueixen un important patrimoni històric i cultural.

EUROVELO és un projecte europeu format per ciclistes i entitats amb l'objectiu de facilitar les infraestructures necessàries per recórrer Europa de punta a punta practicant cicloturisme i que mou més de 44.000 milions d'euros a l'any en Europa.

Mapa i projecte Ruta Eurovelo

<https://politicaterritorial.gva.es/documents/162422276/167255900/EV-8+Completo/0038d445-4f92-4a98-92bd-e479d6c2068a>

<https://politicaterritorial.gva.es/documents/162422276/167152974/Memoria+Estudio+de+Trazado++EV8/163e8372-e408-498c-82c2-da0295137267>

Recurs "cases i instal·lacions forestals"

<https://agroambient.gva.es/documents/20551003/172952553/Manual+de+Cartograf%C3%ADa+construcciones+forestales+junio+2021/8f3536af-b079-4405-b36b-e9be118b3f0b>