

# LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y LOS CONFLICTOS TERRITORIALES: EL PAPEL DE LA GOBERNANZA TERRITORIAL Y DEL CONOCIMIENTO GEOGRÁFICO

JOSÉ ÁNGEL LLORENTE ADÁN ([id](#))<sup>1</sup>  
CARLOS LÓPEZ ESCOLANO ([id](#))<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Profesor-Tutor de la UNED, Profesor de Secundaria en el Gobierno de Navarra  
<sup>2</sup>Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Universidad de Zaragoza

Autor de correspondencia: [josllorente@logrono.uned.es](mailto:josllorente@logrono.uned.es)

**Resumen.** En España todavía se diseñan algunas infraestructuras de transporte con una falta de visión holística del territorio donde la planificación no incorpora de forma eficiente a la población local ni tampoco las necesidades o características del desarrollo local del espacio afectado. Entre las posibles consecuencias de esta práctica destacamos los impactos de carácter medioambiental, paisajístico, social o económico, que no contribuyen a reforzar el desarrollo de las áreas rurales y que, en último término, se convierten en soporte de las infraestructuras que benefician principalmente a los espacios urbanos. En este contexto, el presente trabajo pretende reflexionar sobre el valor del conocimiento geográfico y del territorio por parte de la población local en la toma de decisiones administrativas en materia de infraestructuras de transporte, con el propósito de contribuir a una gestión y ordenación territorial más sostenibles y equitativas. Específicamente, se revisa y analiza el caso de una nueva variante ferroviaria en el municipio riojano de Rincón de Soto, proceso que ha contado con distintas alternativas y que, en cualquier caso, no ha reunido hasta el momento los consensos mayoritarios entre los distintos actores involucrados, cuestión que evidencia la falta de una gobernanza participativa en los procesos de ordenación del territorio.

**Palabras clave:** Infraestructuras de transporte, impacto humano, alteración del paisaje, conflictos territoriales, gobernanza territorial, desarrollo rural.

## TRANSPORT INFRASTRUCTURES AND TERRITORIAL CONFLICTS: THE ROLE OF TERRITORIAL GOVERNANCE AND GEOGRAPHIC KNOWLEDGE

**Abstract.** In Spain, some transport infrastructures are still designed with a lack of holistic vision of the territory where planning does not efficiently incorporate the local population or the needs or characteristics of the local development of the affected area. Among the possible consequences of this practice, we highlight the environmental, landscape, social or economic impacts, which do not contribute to strengthen the development of rural areas and which, in the end, become a support for infrastructures that mainly benefit urban spaces. In this context, this paper aims to reflect on the value of geographical and territorial knowledge by the local population in administrative decision-making on transport infrastructures, with the purpose of contributing to a more sustainable and equitable territorial management and planning. Specifically, it reviews and analyzes the case of a new railway bypass in the Riojan village of Rincón de Soto, a process which has had different alternatives and which, in any case, has not yet reached a majority consensus among the different actors involved, an issue which demonstrates the lack of participatory governance in land-use planning processes.

**Keywords:** Transport infrastructures, human impact, alterations in the landscape, land disputes, territorial governance, rural development.

## 1. INTRODUCCIÓN

El 84% de la superficie española son áreas rurales y están pobladas por tan sólo el 9,4% de la población total; y en la última década, además, la población rural ha descendido un 7,1% (MAPA, 2021), realidad que profundiza en los grandes desequilibrios territoriales que continúan acentuándose entre los distintos espacios geográficos. Con estos datos cobra especial importancia la necesidad de desarrollar medidas que traten de revertir, en la medida de lo posible, esta tendencia negativa y de marginación paulatina de los pequeños núcleos de población. De hecho, en España, algunas de las políticas que se desarrollan a nivel nacional, con grandes cantidades de inversión parejas, se han realizado siempre teniendo en cuenta el mundo urbano y no tanto las necesidades del espacio rural (Regidor, 2017; Lenoir, 2020). Entre estas políticas destacan, por ejemplo, las de grandes infraestructuras de transporte y comunicación -como las líneas de ferrocarril de Alta Velocidad-, que priorizan la conexión de los centros urbanos disponiendo el trazado de las infraestructuras por las áreas rurales que ven, sin embargo, cómo no se benefician de estas inversiones, cómo sus territorios se fragmentan e, incluso, cómo empeora la calidad de sus servicios.

En este contexto, cabe aclarar que la planificación de infraestructuras de transporte debe realizarse previendo que ciertas inversiones conlleven un incremento de las desigualdades territoriales en lugar de reducir las disparidades (Vickerman, 1991). Por ello, se requiere conocer, planificar, programar y gestionar adecuadamente la relación entre infraestructuras y territorio por su impacto sobre el desarrollo y bienestar, así como ante las modificaciones invasivas y profundas que las infraestructuras generan sobre el territorio (Governa, 2007). En este sentido, en parte se ha obviado que la gestión territorial del transporte debe ser equitativa, sostenible y beneficiosa para el conjunto (Brunet, 2004), buscando los principios de la ordenación del territorio como son la equidad, la compensación o la corrección de los desequilibrios, entre otros (López Escolano y Hernández Navarro, 2019). En definitiva, se trata de promover una planificación más equitativa y que tenga más en cuenta el espacio rural para mejorar la propia cohesión territorial (Pinilla Navarro y Sáez Pérez, 2021), cuestión que frecuentemente cuando se plantean políticas a nivel nacional no se valora puesto que dichas actuaciones tienen como objetivo principal mejorar la movilidad entre áreas urbanas. De este modo, quedan relegadas las áreas rurales sobre las que, además, se destinan otras políticas e importantes cantidades de dinero bajo la premisa de luchar “contra el reto demográfico rural” pero se les priva de participar en el uso y disfrute de muchas infraestructuras. Quizás, en lugar de actuar con posterioridad, se debería tener más en cuenta a las comarcas rurales en las fases de planificación, abordando un verdadero enfoque de ordenación del territorio participativo.

En cualquier caso, el predominio del mundo urbano sobre el rural en la toma de decisiones es lógico si se tiene en cuenta que es en las ciudades donde vive una mayor parte de la población, pero, por otro lado, las áreas rurales son las que ocupan la mayor parte del territorio nacional y, por este motivo, también requieren de una atención preeminente. Para ello, se parte del territorio como una construcción social (González Medina, 2012), además de sus características físicas naturales que le dan su razón de ser. En este sentido la gobernanza territorial adquiere un especial protagonismo, al involucrar a la población local en la gestión y planificación de sus respectivos territorios, siendo esta una cuestión de importancia creciente durante los últimos tiempos y que cada vez acapara un mayor protagonismo conforme se demuestran sus consecuencias positivas en el desarrollo local (Pascual Esteve, 2011). De hecho, la gobernanza se considera clave como instrumento en las políticas de desarrollo territorial con el objetivo de promover una mejora en la cohesión de los distintos territorios (Farinós i Dasí, 2008). Por último, cabe comentar sobre la importancia que determinados paisajes llegan a tener para las comunidades locales. Son infinitos los parajes, naturales o antropizados, a los que se les otorga un valor especial por su significado cultural, histórico, ecológico, estético o religioso, entre otros; todos estrechamente vinculados con el sentimiento de pertenencia y de identidad con el territorio. De aquí, su necesidad de conocerlos para poderlos proteger y conservar. Desde esta perspectiva, el paisaje se entiende como un elemento patrimonial por la simbología e importancia que adquiere para una sociedad concreta como valor identitario (Llorente-Adán, 2021; Molina Ibáñez, 2021). En el caso que nos ocupa, como se comprobará en las siguientes secciones, se trata de un área de especial valor para la comunidad local, motivo por el cual se trata de preservar a todos los niveles. Finalmente, a esto se suma la perspectiva de comprender el territorio como un bien no renovable, limitado, con una realidad compleja y frágil, que más allá del simple valor económico que adquiera, si lo que se pretende es gestionarlo de manera eficiente y sostenible. Todos estos enfoques deben ser considerados para la correcta actuación de los poderes públicos (Zúñiga y Olcina, 2019), en especial en el diseño de nuevas infraestructuras de transporte que modifican la estructura de los territorios.

## 2. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

El objetivo de esta comunicación es reflexionar sobre la importancia del conocimiento geográfico en la planificación que llevan a cabo las administraciones públicas en la planificación de las infraestructuras de transporte y, de este modo, contribuir a una gestión y ordenación del territorio sostenible y equitativa. Específicamente, queremos mostrar el contexto geográfico y social sobre la situación actual del proceso de planificación de la variante ferroviaria que atraviesa el municipio de Rincón de Soto, en La Rioja, para aportar estrategias de actuación territorial más eficientes. Este trabajo evidencia las carencias que tienen la administración pública y los distintos niveles de gobierno, desde el local al regional y nacional, para consensuar entre los actores que intervienen en el territorio y la falta de promoción de una gobernanza territorial que contribuya al desarrollo y la planificación eficiente de infraestructuras como la que aquí se analiza.

## 3. METODOLOGÍA Y ÁREA DE ESTUDIO

La elaboración de esta investigación ha contado con la búsqueda y organización de documentación técnica, información bibliográfica y fuentes periodísticas para proponer un marco de conocimiento sobre el estado de la cuestión del proyecto de variante ferroviaria en Rincón de Soto. Seguido, se han desarrollado distintas técnicas cualitativas y de trabajo de campo para recabar información diversa entre la población del municipio acerca de su visión del proyecto de variante ferroviaria. Para ello, se han realizado entrevistas desde inicios de 2022 con distintos agentes implicados, fundamentalmente con los impulsores del movimiento vecinal y miembros de la junta directiva de la Asociación Para la Ordenación de las Vías de Transporte de Futuro en Rincón De Soto (APOVIFRincón). Durante este tiempo se ha estado informando y recopilando documentación proporcionada por la propia plataforma vecinal. Fruto de este trabajo fue la elaboración del Manifiesto “Oposición a la variante ferroviaria de Rincón de Soto por su lado norte, entre el Ebro y el municipio” durante el verano de 2022 y que fue publicado en otoño por la Asociación Española de Geografía (AGE) en su web, lo que permitió poner en conocimiento de la cuestión que nos ocupa a la comunidad científica geográfica. Gracias a la colaboración de la plataforma vecinal se ha conseguido recopilar informes oficiales de la administración como resoluciones del Boletín Oficial del Estado (BOE) o de otras entidades como la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE). Al mismo tiempo se ha realizado una labor de recopilación de información a través de los medios de comunicación regionales. La información mediática se ha tratado con el suficiente rigor crítico como para evitar obtener lecturas sesgadas. Todo ello ha permitido contextualizar mucho mejor en el tiempo lo acontecido respecto al proyecto de variante ferroviaria para Rincón durante casi el último cuarto de siglo, lo cual ha contribuido a conocer mejor las demandas reales del pueblo y, a partir de ello, cuestionar la falta de gobernanza territorial que se sigue dando en pleno siglo XXI para cuestiones tan trascendentales como la que nos ocupa, un asunto propio de la gestión del territorio y del desarrollo local en los que no se tiene en cuenta a los propios habitantes. Llegado este punto puede cuestionarse si, de esta manera, se puede alcanzar realmente la sustentabilidad a la que aluden las distintas administraciones. Rincón de Soto es un municipio situado en el extremo nororiental de La Rioja, en el centro de la depresión del Ebro.

Su altitud media es de 283 m.s.n.m., el pueblo riojano de menor elevación, y la extensión de su término municipal es de apenas 19 km<sup>2</sup>. Por su parte norte fluye el río Ebro, en dirección noroeste-sureste, que configura el límite municipal con la Comunidad Foral de Navarra. La población de Rincón de Soto es de 3.942 habitantes (INE, 2023), con una evolución demográfica creciente desde inicios del siglo XX, cuando contaba con 2.000 habitantes. Su núcleo urbano se encuentra en el centro del término municipal y dista kilómetro y medio del cauce del río Ebro.

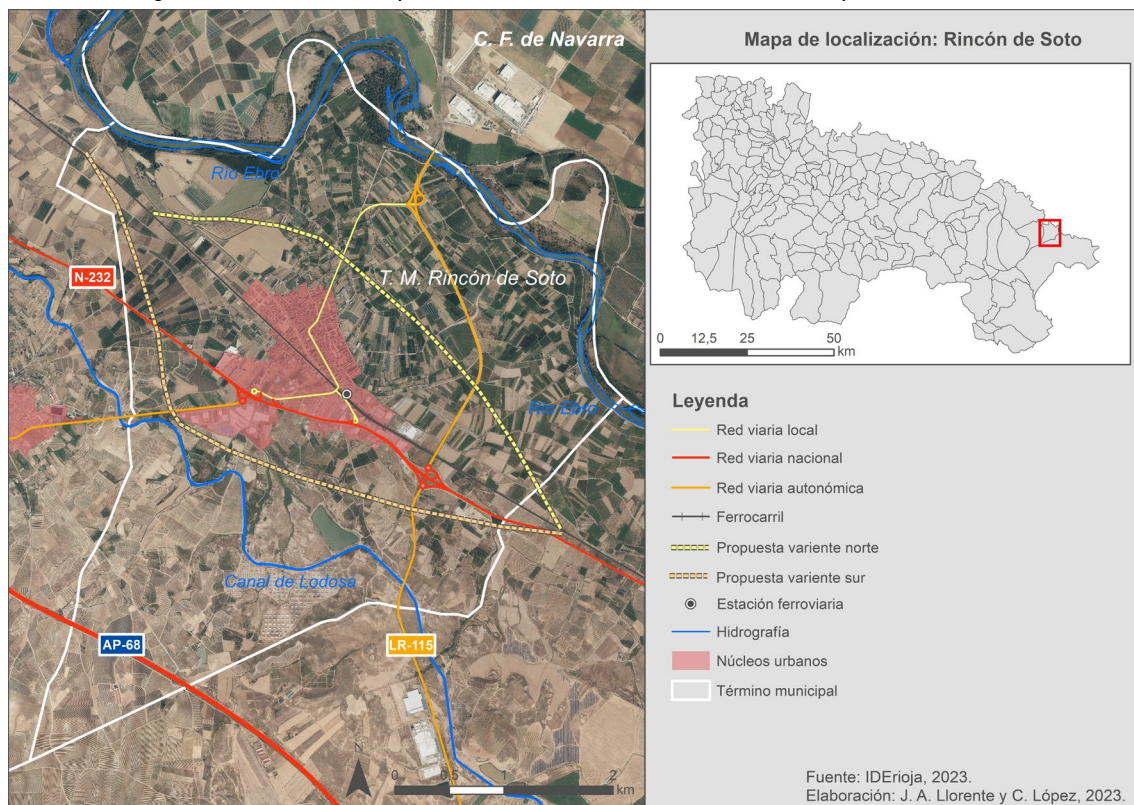
Cabe destacar la importante vinculación del municipio con este río como eje vertebrador de su paisaje y de su propia idiosincrasia, al tratarse de un pueblo ribereño, donde la mayor parte del término forma parte de su llanura de inundación. Esta característica marca el devenir histórico y presente del municipio, tanto es así que, para evitar los continuos daños producidos con cada crecida del Ebro, durante los años sesenta y ochenta de la pasada centuria se crearon motas de contención de inundaciones que constriñeron el cauce del Ebro considerablemente.

La enorme presión sobre el territorio a lo largo de la historia queda reflejada en su paisaje, el cual se caracteriza por la existencia de un minifundio muy marcado y explicado por el reducido tamaño de su

parcelario. La fertilidad de sus tierras, sumado a unas prácticas agrícolas muy intensivas y de larga tradición histórica, proporcionan en el presente una agricultura muy competitiva.

Sus productos agrarios por excelencia son sus frutas (peras, melocotones, nectarinas, manzanas) y hortalizas (coliflor, pimiento, tomate). De hecho, la calidad de sus frutos ha sido reconocida con sellos de calidad como la primera Denominación de Origen Protegida (DOP) de España para una fruta dulce, la DOP “Peras de Rincón de Soto”, así como otros distintivos como las Indicaciones Geográficas Protegidas (IGP) “Coliflor de Calahorra” y “Espárrago de Navarra”. Únicamente la parte sur de su término municipal presenta un relieve diferente, al alejarse de los depósitos aluviales cuaternarios propios de la dinámica fluvial del Ebro, y asentarse sobre glaciares característicos del piedemonte del sistema Ibérico riojano, lo que le confiere una topografía intrincada (García Ruiz y Arnáez Vadillo, 1994). Este espacio presenta unas características distintas al encontrarse buena parte de su superficie baldía y su agricultura no es tan intensiva como en las terrazas fluviales. Entre los cultivos hay fincas de olivo, vid, cereal o almendro.

Figura 1. Término municipal de Rincón de Soto e infraestructuras que lo atraviesan



Fuente: IDERioja, 2023. Elaboración propia.

#### 4. EVOLUCIÓN E IMPLICACIONES TERRITORIALES DEL PROYECTO DE VARIANTE FERROVIARIA DE RINCÓN DE SOTO

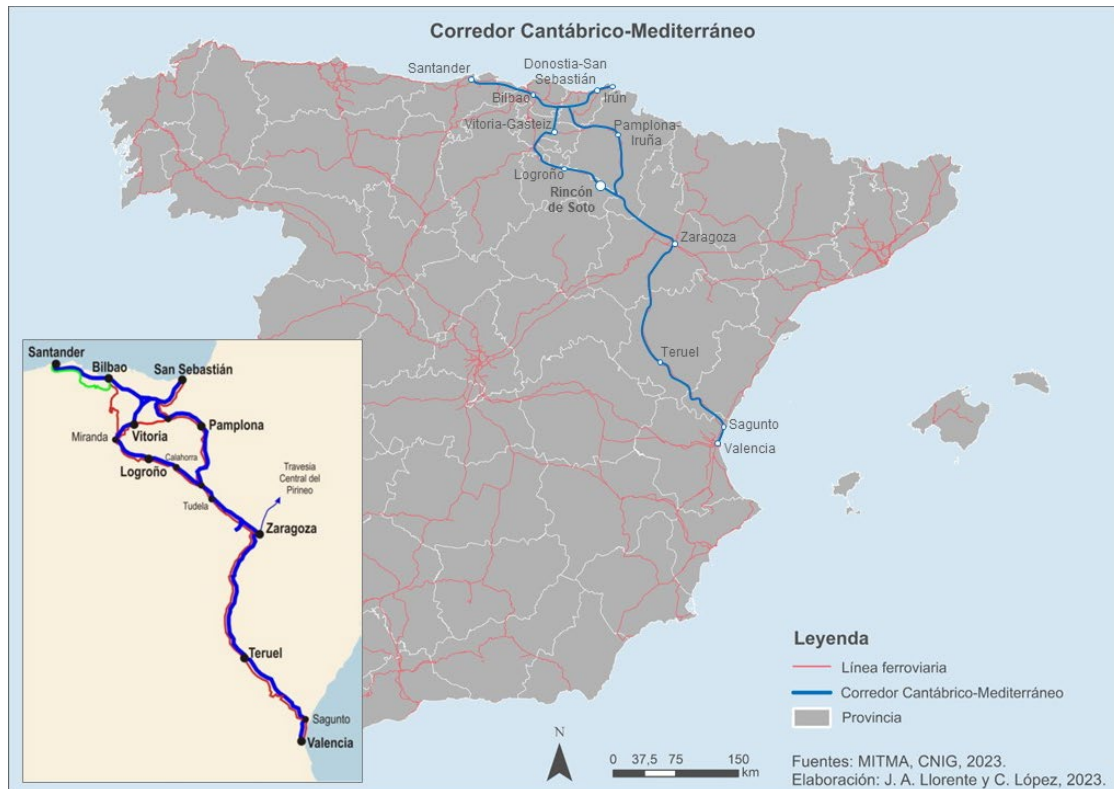
En España, el ferrocarril acapara las mayores inversiones en transporte, el 44,3% del total para el periodo 2012-2024, según estimaciones del Ministerio de Fomento en 2015 (López Escolano, 2017). La Unión Europea, a través de su Pacto Verde Europeo presentado en 2019, pretende, entre otros asuntos, impulsar la movilidad sostenible para reducir las emisiones contaminantes y la congestión de zonas urbanas llevando a cabo distintas medidas como mejorar y aumentar la capacidad de las vías ya existentes en el transporte interior de personas y mercancías, o promoviendo la movilidad multimodal. Según Capel Sáez (2007), el desarrollo del ferrocarril en España a lo largo del siglo XX queda marcado por la competencia con el desarrollo del automóvil, que hará que el transporte ferroviario mantenga un proceso de decadencia hasta la década de los 60. Posteriormente el ferrocarril ha incorporado mejoras técnicas para hacerlo más competitivo frente a los otros medios de transporte, donde destaca el desarrollo de la red de alta velocidad, que ha contribuido a mejorar la conectividad e integración de los espacios urbanos.



Sin embargo, este desarrollo ha dejado en un segundo plano los espacios rurales que lo atraviesan, así como algunos corredores secundarios para los que ahora ya no se piensa tanto en diseñar nuevas líneas de alta velocidad sino en mejorar las prestaciones de las líneas existentes, como el caso del corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por La Rioja. Este proyecto encuentra a su paso por Rincón de Soto un cuello de botella para que los trenes puedan alcanzar una velocidad de 200 km/h (“velocidad alta”) ya que el tendido ferroviario actual atraviesa el casco urbano del municipio (Gobierno de La Rioja, 2016; Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, s.f.). Para evitar esta situación, desde el 2000 se han lanzado distintas propuestas de variante ferroviaria, para cuyo diseño, sin embargo, no se ha integrado eficientemente el sentir y el conocimiento de la realidad local.

Como se ha indicado en la descripción del área de estudio, la parte sur del término municipal presenta una topografía más intrincada en comparación con su zona norte, lo que en principio podría permitir una minimización en la fragmentación del paisaje respecto al proyecto que defiende la opción Norte, cuya plataforma ferroviaria iría sobreelevada entre dos y cuatro metros en la llanura del Ebro, lo que aumenta el efecto visual y barrera. La continuidad de glacis permitiría asimismo obtener tierra de las zonas altas o sobreelevadas y aportarlas a las pequeñas vaguadas, de tal modo que transcurriría mucho más integrado en el propio relieve, incluso, en ocasiones semisoterrado, creando pasos a nivel de superficie para la movilidad local y el paso de fauna, y reduciendo el denominado efecto barrera tanto desde una perspectiva ecológica como física y estética.

Figura 2. Situación de Rincón de Soto dentro del Corredor Cantábrico-Mediterráneo



Fuente: MITMA, 2023. Elaboración propia

#### 4.1. Antecedentes históricos sobre la infraestructura

A finales del siglo XIX se construye la línea ferroviaria Castejón-Miranda de Ebro, formando parte de un gran eje en torno al corredor del Ebro, denominado actualmente *Corredor Cantábrico-Mediterráneo* ya que enlaza los puertos de Levante con los cantábricos (Figura 2). En lo que respecta a Rincón de Soto, la vía se diseñó a las afueras de lo que entonces era su pequeño núcleo urbano. Hacia mediados del pasado siglo comienzan a edificarse las primeras construcciones junto a la vía, incluso al otro lado. Desde entonces Rincón de Soto ha convivido siempre con el tren, contando con dos pasos a nivel en el propio casco urbano y un paso elevado a unos trescientos metros de éste.

El origen del asunto que nos ocupa está en el año 2001, cuando surge la necesidad de construir una variante ferroviaria en Rincón de Soto, planteada desde el Ministerio de Fomento ante el desarrollo de la red de alta velocidad por el tramo riojano del eje del Ebro. Veinte años después sigue sin estar aclarado su trayecto ni tampoco el alcance potencial para su explotación al considerarse “velocidad alta”, con la mejora y corrección de algunos tramos del tendido ferroviario actual, y prevista para uso mixto para pasajeros (regionales y de larga distancia) y mercancías. Por hacer una comparación próxima, en el tramo navarro se ha planteado una nueva infraestructura independiente para alta velocidad que se encuentra actualmente en fase de ejecución con más del 50% de la obra realizada, desde Castejón a Pamplona, donde conectará con la denominada “Y vasca” (Gobierno de Navarra, 2022). Desde que aparece la noticia de la variante ferroviaria a la actualidad, el movimiento vecinal surgido entre los habitantes de Rincón a tal efecto siempre ha solicitado sacar las vías del pueblo por el sur del término municipal como el trazado más idóneo (Ayuntamiento de Rincón de Soto, 2002). Ya en el BOE del 14 de marzo de 2006 (Resolución de 30 de enero de 2006) se recoge la aceptación de la modificación del trazado al Sur de la localidad, entre la carretera N-232 y el Canal de Lodosa, con una Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Ministerio de Medioambiente positiva para el trazado sur. Durante estos años se mantiene la opción sur como la más idónea hasta que en 2009 hay un giro drástico y se considera la opción Norte como la más adecuada de las tres que se presentan, dos de ellas por el Sur y la Norte (Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, 2009). En este mismo informe se reconocen las más de 2.000 alegaciones realizadas por los vecinos durante el proceso de información pública y oficial. Este estudio no recibió el informe del Órgano Regulador de Cuenca de la CHE.

Desde el 2008 a la actualidad se han ido aprobando diferentes leyes a nivel europeo, nacional y autonómico que actualizan la normativa legal para regular el desarrollo de construcciones de gran trascendencia, como es el caso. Así, por ejemplo, en 2016 la CHE modifica su regulación para gestionar el uso de suelo rural en zonas de flujo preferente, prohibiendo el desarrollo de infraestructuras lineales en paralelo al cauce del río, sólo excepcionalmente se podrán realizar si no existiese otra alternativa. Aunque en este caso, según la Resolución de 2009 existen otras dos opciones por el sur. Este es uno de los motivos principales por los que la plataforma que representa a los habitantes de Rincón, la Asociación Para la Ordenación de las Vías de Transporte de Futuro en Rincón de Soto (APOVIFRincón), solicita que el trazado se planifique por el sur. Además, la propia CHE, en su último informe del 17 de enero de 2023, informa del paleocauce que llega a ocupar la plataforma ferroviaria lo que obliga a dimensionar con exactitud el drenaje de la variante y a construir un cunetón de desagüe que comunique los tramos del paleocauce interceptado, así mismo la infraestructura deberá contar con medidas de previsión, como clapetas, para evitar el retorno de la corriente por las mismas. Así, se pospone a un nuevo informe por parte del organismo de cuenca, una vez que se redacte el Proyecto de construcción de la variante y que en la medida de lo posible deberá contar con los aspectos mencionados, puesto que advierte de que la CHE no remitió documentación alguna al Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino para la “Resolución de 30 de diciembre de 2008 [...]” publicada en el BOE el 28 de enero de 2009, e indica textualmente: “habida cuenta de que este Organismo de cuenca no fue consultado por el Órgano Ambiental competente” (APOVIFRincón, 2023).

En 2022, los gobiernos de La Rioja y Navarra anuncian el futuro desdoblamiento de la N 232, entre Castejón y Calahorra, que en el caso de Rincón se proyecta por el sur de la localidad, lo que supone una excelente ocasión para reivindicar de nuevo que ambas infraestructuras discurran por el mismo lugar aprovechando sinergias constructivas y minimizando impactos medioambientales, económicos y sociales.

Durante el otoño de 2022 se publica un manifiesto apoyado por la comunidad geográfica a nivel nacional, suscrito por veinte profesores universitarios pertenecientes a nueve universidades públicas y que lleva por título “Oposición a la variante ferroviaria de Rincón de Soto por su lado norte, entre el Ebro y el municipio”, donde se desgranar de manera exhaustiva los principales motivos para justificar dicha oposición al proyecto norte (AGE, 2022). La publicación tuvo una gran repercusión en la prensa regional y permitió mostrar el punto de vista de la comunidad científica sobre este tema en particular, así como sobre el desarrollo de infraestructuras y los impactos que de una ineficiente planificación se pueden derivar sobre el territorio (Sáinz, 2022).

Como resultado de este proceso, ha surgido una intensa movilización vecinal en las que se han llevado a cabo tres recogidas masivas de firmas en distintos momentos, una de ellas para solicitar de manera oficial una consulta popular local no vinculante que permita al pueblo manifestarse. Tras la organización de muchas sesiones informativas y unas cuantas concentraciones y manifestaciones que han contado con gran respaldo popular, el pueblo de Rincón de Soto todavía no ha sido tenido en cuenta (APOVIFRincón,

2023), lo que demuestra la falta de consenso y de predisposición a la gobernanza territorial por parte de las administraciones públicas y de nuestros gobernantes para este tipo de cuestiones.

Rincón de Soto sigue viendo amenazado su espacio máspreciado y nadie de la administración hace nada por evitarlo. Actualmente el proceso se está acelerando ante la proximidad de las distintas elecciones convocadas para 2023. La gestión eficiente de la política deja de tener sentido si no se tienen en cuenta la participación ciudadana y si no se dejan a un lado los posibles intereses particulares que puedan hacer peligrar la cohesión territorial y la búsqueda de planteamientos sostenibles. En este caso, el gobierno regional ha abanderado la mejora del transporte ferroviario en La Rioja, donde la variante de Rincón se plantea como el primer paso para mejorar el trayecto a pesar de que la falta de consenso pueda desembocar en la génesis de nuevos conflictos sociales y territoriales más profundos que los actuales. En cualquier caso, la construcción de una nueva infraestructura de transporte que nace para conectar territorios y mejorar la calidad de vida nunca debería estar detrás de ahondar en dinámicas negativas entre niveles institucionales y la población, ni anteponer objetivos políticos al interés general de la población.

## 4.2 Contexto territorial de la infraestructura

Desde la perspectiva del conocimiento geográfico, se presentan las características y peculiaridades que definen el territorio afectado, la zona norte del término municipal rinconero que se encuentra delimitada por su casco urbano y el río Ebro. El objetivo es dilucidar cuestiones relacionadas con el territorio y con los actores que intervienen en el mismo, ya que no se están teniendo en cuenta en el proceso de ordenación de la infraestructura ferroviaria sobre el espacio que ocupe. A partir del estudio realizado por Llorente-Adán (2021), en el que mediante un cuestionario digital cumplimentado por 150 personas que respondieron a una batería de preguntas sobre el asunto de la variante ferroviaria, cabe destacar dos preguntas que se hicieron siguiendo el patrón del intento de consulta local que pretendió llevar a cabo el propio Ayuntamiento. La primera proponía elegir entre las dos opciones por las que la variante puede atravesar el término municipal: norte o sur. La amplia mayoría de la población eligió el sur, con el 77% de los encuestados. Entre los motivos de las personas que eligieron la opción norte (23%) está que dicho proyecto estaba más avanzado para solventar la cuestión de las vías y era mejor escoger ese que no retrasar cualquier otra posible opción. La segunda pregunta permitía elegir entre cuatro opciones: la opción sur (60%), la opción norte (9%), dejar las vías como están (20%) y sacar las vías del núcleo urbano a toda costa (13%). De estos últimos datos se deduce que entre las personas que eligen la opción sur en la primera pregunta se encuentran también los ciudadanos que quieren que las vías se queden como están, que es casi el 20% de la población y que en todo este tiempo no se ha tenido en cuenta. Sin embargo, los que eligen la opción norte en la primera respuesta incluye a personas que prefieren el norte o que directamente quieren quitar las vías del pueblo sea como sea. El resultado mayoritario en ambos casos, con el 70% y 60% de los encuestados, es a favor de sacar las vías por el sur.

Desde la perspectiva del conocimiento geográfico se pueden aportar distintos planteamientos para expresar que la variante de ferrocarril por el norte no es la opción idónea para este territorio:

1. Reducir la fragmentación del paisaje y las zonas afectadas por impactos. Como se aprecia en la Figura 1, la AP-68 discurre por el sur, mientras que el anunciado desdoblamiento de la N232 también, por lo que la variante ferroviaria debería ir por el mismo lugar, ya que tal y como promueve la Unión Europea la construcción de infraestructuras de comunicación deben ir juntas y en paralelo para reducir impactos y afecciones.

2. Atender a la demanda histórica mayoritaria de la población de Rincón de Soto, que considera más adecuada la opción sur en el caso de que exista la necesidad de sacar las vías del casco urbano.

3. De acuerdo con los últimos informes de la CHE (APOVIFRincon, 2023), parte de la plataforma ferroviaria transcurre por zona considerada como de flujo preferente del río Ebro, lo que genera una serie de afecciones y riesgos que, en caso de crecidas extraordinarias, tendría consecuencias negativas (Colegio de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos, 2022).

4. La opción norte no solucionaría los problemas de las vías actuales puesto que no saca las vías del casco urbano, solamente trasladaría el problema a otros vecinos por su proximidad a las viviendas, situadas a unos 250 m.

5. El trazado norte haría desaparecer de manera irreversible una gran superficie de tierra fértil donde se desarrolla una agricultura intensiva muy competitiva y avalada por productos de calidad que busca

promover el mantenimiento de sistemas agroalimentarios locales que contribuyen a la identidad de los territorios.

6. La opción norte implicaría transformar por completo lo que los habitantes consideran como la zona más valiosa y apreciada de su término municipal, un área de tierras fértiles junto al río Ebro, escenario de tradiciones y costumbres, zona de esparcimiento y de deportes.

Como se presenta, este espacio amenazado adquiere un enorme valor cultural, patrimonial y etnográfico que contribuye al sentimiento de identidad de la población local por formar parte de su devenir histórico, presente y futuro, como pueblo de ribera del que el Ebro forma parte de su esencia. La construcción de la variante ferroviaria por el norte afectaría de manera negativa y perpetua a la idiosincrasia de Rincón, a la singularidad de su paisaje, un minifundio como pocos en España, así como al propio desarrollo local, además de encajonar su casco urbano por la sobreelevación con las que se diseñaría la plataforma ferroviaria, de obligatorio cumplimiento por tratarse de una zona con riesgo de inundación.

#### 4.3 Un proyecto asentado en un informe de 2009

La razón argumentada por el Gobierno regional actual para mantener la opción norte es que, en un informe publicado por la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras en 2009, se consideró este como el recorrido idóneo entre tres tramos que se compararon entonces; los otros dos transcurrían por el sur del término municipal: *“Del análisis comparativo de las opciones estudiadas se ha considerado como más favorable la denominada “Alternativa Norte” por su menor incidencia ambiental y su mejor valoración desde el punto de vista de trazado, tiempo de recorrido, facilidad constructiva y coste”*. La Tabla 1 presenta los datos de las tres alternativas que se estudiaron en 2009.

Tabla 1. Valoración de impactos de las tres alternativas de variante

Alternativa	Distancia Total (Km)	Indicador Distancia Total	Longitud con pendiente máxima	Indicador longitud pendiente total	Tiempos de recorrido	Índice Tiempo Recorrido	Volumen total de tierras	Indicador
<b>Norte</b>	11,130	100,0	0	100,0	3'10"	100,0	1.042.059	100,0
<b>Sur 1</b>	11,650	0,0	1,829	0,0	3'20"	0,0	1.700.236	0,0
<b>Sur 2</b>	11,646	0,8	1,051	42,5	3'13"	70,0	1.636.967	9,6

Fuente: “Estudio informativo complementario del proyecto corredor ferroviario nordeste de Alta Velocidad tramo: Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto” Ministerio de Fomento (2007). Elaboración propia.

Por su parte, ADIF informó (Colegio de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos, 2022) que, entre las modificaciones del trazado, estaba desplazarlo hacia el sur con el fin de alcanzar mayores velocidades, de 180 a 200 km/h, aunque esto supondría acercar las vías a unos 250 m de las viviendas.

De acuerdo con el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación del Ebro, elaborado por la CHE, gran parte del recorrido de la variante ferroviaria Norte de Rincón de Soto transcurriría por un espacio evaluado como de Peligrosidad media, en una escala de valores que comprende la peligrosidad baja, media y alta como se indica en su Mapa de Peligrosidad y Riesgo para Rincón de Soto (Ministerio para la Transición Ecológica, CHE, SITEbro, 2023). En este sentido, el informe de 2009 no alude a la zonificación de flujo preferente como indican los informes de la CHE del 2022; donde se indica *“la posibilidad de ajustar el trazado de la Variante de Rincón de Soto al objeto de minimizar la afección a la zona inundable y a la reserva del Coto de Caza LO-10185 desplazando el mismo hacia el sur del orden de 75 m”*. El desarrollo legislativo más reciente en torno a la gestión y evaluación de los riesgos de inundación, como indica el Real Decreto 903/2010 sobre la evaluación preliminar del riesgo de inundación e identificación de las áreas de riesgo potencial significativo de inundación, presenta la necesidad de contemplar estas cuestiones que no están consideradas en el informe de 2009. De igual manera, el Plan de Gestión de Riesgo de Inundación (PGRIs) vigente se encarga de gestionar dichos espacios afectados en la cuenca del Ebro con el objetivo de reducir el riesgo sobre las personas, sus actividades, el patrimonio cultural y medioambiental en las zonas inundables (CHE, 2023). A este respecto existe cartografía desarrollada a partir de Sistemas de Información Geográfica que indican la peligrosidad y riesgo de inundación del trazado Norte que, en el momento de publicación del informe, no existían. La actual legislación ha incrementado el conocimiento y la información



sobre las áreas de mayor riesgo de inundación, por ello pretende contribuir a una adecuada ordenación del territorio disminuyendo la exposición en las zonas inundables

Por otra parte, este informe menoscaba el valor paisajístico real del Norte, probablemente mayor que por el sur atendiendo a las características naturales y geográficas, así como el significado cultural para el municipio.

Respecto al presupuesto, la opción norte se valora en una inversión total de 47,7 millones de euros, la alternativa Sur1 en 53,2 y la Sur2 en 54,6 millones. En cualquier caso, se entiende que estos presupuestos estimados por este informe han quedado obsoletos al presupuestarse actualmente en 67,5 millones de euros (Gobierno de La Rioja, 2023), debe señalarse que se prevé que las obras de la variante norte sean financiadas con fondos europeos del *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*; con un proyecto replanteado respecto al aprobado en 2019 para rebajar su cota y minimizar el impacto ambiental y visual del futuro tendido ferroviario, al tiempo que esto permitiría incrementar también la velocidad del mismo. En el caso de paralizar las obras, esto conllevaría la pérdida de esta fuente de financiación en una actuación que, en todo caso, es necesaria desde la doble perspectiva de desviar la infraestructura ferroviaria del centro urbano, así como de avanzar en la transformación en velocidad alta del corredor Cantábrico-Mediterráneo.

A fecha de 16 de mayo de 2023 se da un paso más ADIF publica la licitación de la obra de ejecución del proyecto.

## 5. CONCLUSIONES

Si pretendemos que las áreas rurales no se conviertan en un mero soporte de las infraestructuras de transporte para conectar las ciudades, debemos tener en cuenta la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre el diseño de estas infraestructuras. La valoración de los habitantes de cada espacio, como principales agentes que actúan sobre el territorio, debe ser considerada puesto que son los mayores conocedores del entorno, así como los mayores afectados.

Esta comunicación presenta y reflexiona sobre el proyecto de variante ferroviaria en el municipio de Rincón de Soto (La Rioja), que forma parte del futuro corredor de velocidad alta Cantábrico-Mediterráneo. Este proyecto surge, sin embargo, con una gran incertidumbre social ante la falta de acuerdo para seleccionar el trazado de esta infraestructura. Entre los orígenes del problema se encuentre la falta de conocimiento y sensibilidad hacia el territorio por parte de las administraciones, en concreto de su dimensión territorial como elemento fundamental (Farinós i Dasí, 2008), en este caso dentro de la idiosincrasia de Rincón de Soto. En este contexto se enmarca la aportación de Pinilla Navarro y Sáez Pérez (2021), quienes consideran que la única manera efectiva de mejorar la cohesión territorial y la calidad de vida de las zonas rurales es atajando las cuestiones de raíz y, para ello, se necesita conocer las características y demandas de cada territorio. Al mismo tiempo, desde las administraciones públicas debe valorarse el territorio como un recurso limitado y, por lo tanto, no renovable con una realidad frágil (Zúñiga y Olcina, 2019) que, de actuar sobre él de manera errónea, rompe con su equilibrio ecosistémico. Lógicamente, las pretensiones particulares de los propios habitantes de un lugar pueden distanciarse mucho de los objetivos generales y del bien común, teniendo en cuenta que, por ejemplo, el asunto que nos ocupa atiende a una cuestión de escala mayor, que abarca desde el interés local al regional, nacional o internacional.

Lo cierto es que, en este caso, siempre que los habitantes del municipio de Rincón de Soto se han pronunciado ha sido para mostrar su rotunda oposición a que se plantee por el norte de la localidad, entre su casco urbano y el río Ebro. Es este el espacio del término municipal considerado de mayor valor paisajístico y etnográfico, así como de fertilidad de sus tierras, clave para el desarrollo de su competitivo sector agrícola.

Desde el punto de vista del conocimiento geográfico, entre las razones argumentadas para evitar el diseño por el norte, está la justificación de la excesiva densificación de vías de comunicación que atraviesan el término municipal de Rincón, como la AP-68 o la N 232, entre otras. En el caso de la opción por el sur, transcurrirían otras nuevas infraestructuras, como el anunciado desdoblamiento de la carretera nacional. En este sentido, se protege el norte como el único espacio sin fragmentación del paisaje y puesto que ha sido, es y sigue siendo la esencia identitaria de Rincón como pueblo de ribera. Además, el recorrido norte transcurre por una zona catalogada por la CHE como inundable, aspecto que en el sur no se produce.

Actualmente, lo proyectado es una variante de tren que combine velocidad alta (aprox. 200 km/h), mercancías y regionales, con un sobrecoste muy por encima del presupuesto inicial que llega a superar los cien millones de euros. Además, el trazado previsto está próximo al núcleo urbano, lo que no elimina muchos de sus problemas actuales. El proceso de licitación se ha acelerado (Colegio de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos, 2022), como objetivo de intereses políticos, obligado por la proximidad de las elecciones durante la primavera de 2023. Ello refleja que en pleno siglo XXI todavía hay grandes obras que se proyectan sin atender a criterios de sostenibilidad real, cuestión que explica la imposición de una obra de estas características, en cuyo proceso nunca se ha tenido en cuenta la participación ciudadana como herramienta clave en el diseño de una obra con grandes afecciones sobre el territorio. Ello manifiesta la falta de cultura de pacto y de cooperación por parte de las administraciones, como indica Farinós i Dasí (2008). En este caso se trata de frenar una obra que no cuenta con el consenso de los habitantes de Rincón, como principales afectados, y que generará graves consecuencias que tendrán un carácter irreversible (impacto medioambiental, pérdida de suelo fértil, dificultad de las labores agrícolas, destrucción de un paisaje de alto valor cultural y etnográfico, entre otros).

En este sentido, como posible solución, se plantea generar un nuevo escenario que sea proclive al entendimiento y al consenso entre actores del territorio; haciendo uso de mecanismos de concertación y acuerdo como los dispuestos por la ordenación del territorio. En especial, aquellos que apuesten por una nueva forma de gobernanza territorial que tenga por objetivo construir una infraestructura que parta del consenso, con criterios sostenibles y que sea lo más beneficiosa para todos. No puede haber una buena gestión del territorio si no se considera la participación ciudadana de los propios habitantes como verdaderos conocedores de su territorio.

## REFERENCIAS

- Asociación Española de Geografía (2022). *Manifiesto 'Oposición a la variante ferroviaria de Rincón de Soto por su lado norte, entre el Ebro y el municipio'*. Recuperado de: <https://www.age-geografia.es/site/un-rascacielos-sobre-los-escombros-del-paisaje-y-del-medio-ambiente/>
- Asociación Para la Ordenación de las Vías de Transporte de Futuro en Rincón De Soto (APOVIFRincón). (2023). *Cronología de hechos, la verdad documentada*.
- Ayuntamiento de Rincón de Soto (2002). *Alegaciones al "Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad, Tramo: Castejón - Logroño (Navarra, La Rioja)"*.
- Capel Sáez, H. (2007). Ferrocarril, territorio y ciudades. *Biblio 3W. Revista bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 12(717).
- Colegio de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos (2022). *El futuro del ferrocarril en La Rioja dentro de la red de Alta Velocidad*. [Vídeo] En YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=SA94RaRU8E>
- Confederación Hidrográfica del Ebro (2023). *Jornada divulgativa sobre el Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de la Cuenca del Ebro*. [Vídeo] En YouTube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=wRP7UmxBN9g>
- Farinós i Dasí, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 46, 11-32.
- García Ruiz, J. M., Arnáez Vadillo, J. (coords.). (1994). *Geografía Física. Geografía de La Rioja*. (1). Logroño: Fundación Caja Rioja.
- Gobierno de La Rioja (2016). *Características del futuro corredor riojano de alta velocidad*. Recuperado de: <https://www.larioja.org/carreteras/es/actualidad-9d956/caracteristicas-futuro-corredor-riojano-alta-velocidad>
- Gobierno de La Rioja (2023). *El Gobierno de La Rioja valora la licitación de la variante de Rincón de Soto como el mayor avance del ferrocarril en La Rioja desde el siglo pasado*. Recuperado de: <https://actualidad.larioja.org/noticia?n=not-el-gobierno-de-la-rioja-valora-la-licitacion-de-la-variante-de-rincon-de-soto-como-el-mayor-av#:~:text=El%20Gobierno%20de%20La%20Rioja%20valora%20de%20forma%20muy%20positiva,rioi ano%20desde%20el%20siglo%20pasado>
- Gobierno de Navarra (2022). *Las obras de los nuevos tramos de alta velocidad en Castejón y entre Tafalla y Campanas comenzarán en 2023 con una inversión prevista de 310 millones*. Recuperado de:

- <https://www.navarra.es/es/-/nota-prensa/las-obras-de-los-nuevos-tramos-de-alta-velocidad-en-castejon-y-entre-tafalla-y-campanas-comenzaran-en-2023-con-una-inversion-prevista-de-310-millones>
- González Medina, M. (2012). La planificación estratégica de “nueva generación”: ¿Cómo evaluar su impacto como instrumento de gobernanza territorial? *Geopolítica*, 2(3), 271-291.
- Governa, F. (2007). Las infraestructuras de transporte como obras territoriales. Exigencias y estrategias de territorialización. *Papers*, 44, 20-31.
- Instituto Nacional de Estadística (2023). *Población por municipios y sexo La Rioja*. Recuperado de: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2879>
- Lenoir, R. (2020). No existe la España vacía, es la España vaciada. *Diario 16*. Recuperado de: <https://diario16.com/no-existe-la-espana-vacia-es-la-espana-vaciada/>
- Llorente-Adán, J. A. (2021). La importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones del desarrollo rural (Rincón de Soto, La Rioja, España). *Terra: revista de desarrollo local*, 8, 531-557.
- López Escolano, C. (2017). *Valoración de las transformaciones territoriales de la España peninsular mediante el estudio de la red viaria, indicadores de accesibilidad y de potencial de población*. Tesis doctoral, Universidad de Zaragoza.
- López Escolano, C., Hernández Navarro, M. L. (2019). Incorporación de los principios del ordenamiento territorial en los planes de infraestructuras viarias en España. *Revista Geográfica Venezolana*, 60(1), 184-199.
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (2021). Demografía de la población rural en 2020. *Análisis y Prospectiva. AgroInfo*, 31. Recuperado de: [https://www.mapa.gob.es/es/ministerio/servicios/analisis-y-prospectiva/ayp\\_demografiaenlapoblacionrural2020\\_tcm30-583987.pdf](https://www.mapa.gob.es/es/ministerio/servicios/analisis-y-prospectiva/ayp_demografiaenlapoblacionrural2020_tcm30-583987.pdf)
- Ministerio de Fomento (2007). *Estudio informativo complementario del proyecto corredor ferroviario nordeste de Alta Velocidad tramo: Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto*.
- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (s.f.). *Estudio informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo: Castejón-Logroño*. Recuperado de: <https://www.mitma.gob.es/ferrocarriles/estudios-en-tramite/estudios-y-proyectos-en-tramite/estudio-informativo-del-corredor-cantabrico-mediterraneo-de-alta-velocidad-tramo-castejon-logrono>
- Confederación Hidrográfica del Ebro, SITEbro, (2023). Mapa de Peligrosidad y riesgo. Plan de Gestión del Riesgo de Inundación, PGRIebro. Chequea tu riesgo. Recuperado de: <https://www.chebro.es/eu/web/quest/chequea-tu-riesgo>
- Molina Ibáñez, M. (2021). La profesora Mercedes Molina sobre el problema urbanístico del Cerro de los Moros (Soria). [Podcast] En *Cadena Ser*. Recuperado de <https://www.age-geografia.es/site/la-profesora-mercedes-molina-sobre-el-problema-urbanistico-del-cerro-de-los-moros-soria/>
- Naciones Unidas (2023). *Objetivos de Desarrollo Sostenible*. Recuperado de <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>
- Pascual Esteve, J. M. (2011). *El papel de la ciudadanía en el auge y decadencia de las ciudades*. Tirant lo Blanch.
- Pinilla Navarro, V., Sáez Pérez, L. A. (2021). What Do Public Policies Teach us About Rural Depopulation: The Case Study of Spain. *European Countryside*, 2(13), 330-351.
- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación. *Boletín Oficial del Estado*, 171, de 15 de julio de 2010. Recuperado de: <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2010-11184>
- Regidor, J. G. (2017). Desarrollo rural en España: una política de estado inaplazable. *Documentación social*, 185, 103-119.
- Resolución de 30 de enero de 2006, de la Secretaría General para la Presentación de la Contaminación y el Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto “Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad, Tramos Castejón-Logroño (Navarra-La Rioja)”, promovido por la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento. *Boletín Oficial del Estado*, 62, de 14 de marzo de 2006.
- Resolución de la Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras por la que se aprueban los Expedientes de Información Pública y Audiencia y se aprueban definitivamente los Estudios Informativos “Estudio Informativo Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón – Logroño” y “Estudio Informativo Complementario Corredor Ferroviario Noreste de Alta Velocidad. Tramo Castejón-Logroño. Variante de Rincón de Soto”. *Boletín Oficial del Estado*, 205, de 25 de agosto de 2009.

- Sainz, S. (2022). Manifiesto de geógrafos contra la variante norte del ferrocarril de Rincón de Soto. *La Rioja*. Recuperado de <https://www.larioja.com/comarcas/manifiesto-geografos-variante-20221229174346-nt.html>
- Sainz, S. (2023). La Plataforma contra la variante del tren asegura que es ilegal. En *La Rioja*. Recuperado de: <https://www.larioja.com/comarcas/colectivo-vecinos-asegura-variante-tren-ilegal-20230405194157-nt.html>
- Vickerman, R. W. (1991). *Infrastructure and Regional Development*. Pion. Londres, Reino Unido.
- Zúñiga Antón, M., Olcina Cantos J. (2019). Cultura del territorio. *Polígonos, Revista de Geografía*, 31, 37-44.