Manifiesto

Oposición a la variante ferroviaria de Rincón de Soto por su lado norte,

entre el Ebro y el municipio

Desde la Unión Europea se está impulsando el **desarrollo del transporte ferroviario** como medio de transporte sostenible y competitivo, al mismo tiempo que sirva como herramienta de adaptación a los retos de transición energética, cambio global y cohesión territorial. Todas sus actuaciones e inversiones en infraestructura se entienden que tienen una importancia global o de alcance general, aunque dichas actuaciones tienen su impronta a escala regional o local.

A continuación, se presenta, **desde el punto de vista científico de la comunidad geógrafa**, toda **una serie de argumento que sustentan la oposición a la variante ferroviaria que se plantea en el municipio riojano de Rincón de Soto, por su lado Norte**, entre el núcleo urbano y el río Ebro, cuando desde la perspectiva de la gestión y ordenación del territorio, así como con criterios verdaderamente sostenibles, existen otras propuestas mucho más acertadas y realistas. Por lo tanto, **este manifiesto se dirige a las instituciones y administraciones competentes, así como a la sociedad en general** para que se tengan en cuenta en el proceso de estudio de ejecución de dicha infraestructura.

El municipio de **Rincón de Soto (La Rioja)** se sitúa en el extremo nororiental de dicha Comunidad Autónoma, justo en el centro de la depresión del Ebro. Su reducido término municipal, apenas 19 km^2, es **atravesado por el río Ebro**, en dirección noroeste-sureste, justo por la parte norte de dicho territorio. Se trata de un municipio de 3.900 habitantes (INE, 2021), con una evolución demográfica creciente durante todo el siglo XX y estas dos primeras décadas del XXI (en 1900 contaba con menos de 2.000 hab.). Su núcleo urbano dista a un kilómetro y medio del río Ebro. De hecho, toda esa zona forma parte de la llanura de inundación, aunque en los años cincuenta y sesenta se crearon motas de contención de inundaciones que constriñeron el cauce del Ebro considerablemente. La fertilidad de sus tierras, sumado a unas prácticas agrícolas muy intensivas y de larga tradición histórica, proporcionan una **agricultura muy competitiva**. Sus productos agrarios por excelencia son sus frutas (peras, manzanas, melocotones) y hortalizas (coliflor, pimiento, tomate…). De hecho, la calidad de sus frutos ha sido reconocida con sellos de calidad como una Denominación de Origen Protegida (D.O.P. Peras de Rincón de Soto) y la Indicación Geográfica Protegida (I.G.P. Coliflor de Calahorra).

Su casco urbano es atravesado por dos vías de comunicación principales, la travesía de la carretera regional LR-495, así como por la línea ferroviaria Castejón-Bilbao. Respecto a esta última, **el desarrollo urbanístico de la localidad se ha ido produciendo a ambos lados de la vía, hasta quedar completamente absorbida**, como se comprueba en el "Mapa de edad de edificaciones" (Fuente: https://www.foro-ciudad.com/la-rioja/rincon-de-soto/habitantes.html#MapaAntiguedadEdificios), donde se puede comprobar cómo **el pueblo fue extendiéndose al sur de la vía**, desde mediados del siglo pasado, **sin suponer ninguna limitación**. Además de estas infraestructuras, su término municipal es atravesado también por la carretera comarcal LR-115, que hacia el año 2003, se sacó del casco urbano con la construcción de una variante; y **la carretera nacional N-232, que discurre próxima al casco urbano por el sur**, en torno a la que se desarrollaron los distintos polígonos industriales de la localidad. **Se espera que en un futuro próximo la N-232 se desdoble, desplazándola más hacia el sur del municipio**. Y, por último, **justo en el extremo sur del término municipal, atraviesa la**

autopista AP-68. Por lo tanto, todo este conjunto de infraestructuras se localiza en un corredor de poco más de 4,5 km en línea recta (IDERioja), lo que dista entre la autopista, como infraestructura más al sur, y el río Ebro, que es el límite del municipio con la Comunidad Foral de Navarra, al norte. Ello provoca que sea **una zona densificada en infraestructuras y vías de comunicación**, como suele ocurrir en el eje del Ebro, con las consiguientes afecciones al territorio en cuanto a su impacto medioambiental, así como a las barreras que fracturan el paisaje y los usos del suelo naturales y productivos. **Por todo ello, la actual variante ferroviaria debería proyectarse también por el Sur**, para que el Norte del municipio no altere la diversidad de sus riberas y campos agrícolas.

Unos breves apuntes, a modo de **antecedentes históricos**, remontan **hacia el año 2000** cuando **se comienza a plantear la posibilidad de sacar las vías del tren del pueblo**, en principio sin pensar previamente las consecuencias que podrían derivarse de trasladarlo a uno u otro espacio del municipio. Desde entonces, el tema de la variante ferroviaria de Rincón de Soto ha aparecido y desaparecido del debate público. **A lo largo de estas dos décadas siempre se han planteado dos alternativas principales: una por el Norte**, que iría entre el casco urbano rinconero y el Ebro, justo atravesando las huertas y tierras más fértiles del municipio; **y la otra opción por el Sur**. Las distintas vicisitudes según periodos electorales o **según el partido político** que estuviese en escena a nivel local, regional o nacional, han hecho decantarse por una u otra de las dos alternativas. **De hecho, se han realizado anteproyectos de obra y estudios de impacto medioambiental en ambas opciones, tanto la Sur como la Norte**. **En cualquier caso, la población rinconera, a nivel local, siempre que se ha manifestado multitudinariamente lo ha hecho a favor del Sur y nunca a favor del Norte**, puesto que entiende que agrava o tiene consecuencias más perjudiciales para su municipio (a nivel paisajístico, medioambiental, agrario, de desarrollo local, de identidad local, etc.) **La respuesta ciudadana siempre se ha posicionado en contra del norte**, de hecho, ha habido varias **recogidas masivas de firmas**, en las que ya hace años, se consiguieron más de 2.000 firmas para que la variante ferroviaria se proyectase por el sur. En 2019, todos los **colectivos y asociaciones rinconeras se manifestaron en la misma dirección**. Y, más recientemente, ante la imposición del gobierno regional de hacerla por el Norte, durante esta primavera de 2022, el pueblo se ha manifestado contrario y ha superado más de 1.100 firmas recogidas en un tiempo récord. **Desde la ciudadanía de Rincón de Soto se está continuamente pidiendo a las autoridades regionales y nacionales que se escuche al pueblo**, tanto es así, que, en 2019 se planteó y organizó una consulta popular, que fue paralizada en el último momento por ser contraproducente para los intereses del gobierno regional del momento. Actualmente, el municipio ha vuelto a reivindicar que se deje hablar a su población mediante una consulta, que se le escuche su negativa y los motivos de sobra conocidos, como se muestra en la prensa comarcal y regional de los últimos meses.

Hasta el **momento el actual Gobierno de La Rioja ha hecho caso omiso y está empecinado en continuar con la tramitación de la variante Norte**, mientras busca dejar pasar el tiempo para que las distintas tramitaciones previas a la obra vayan pasando y con fines electoralistas, anunciar la llegada de la alta velocidad a La Rioja, como a día de hoy siguen manifestando. En este sentido, hay que decir que para La Rioja no se plantea alta velocidad, puesto que está proyectada por Navarra (para conectar con la "Y vasca"), y no por el lado riojano del Ebro, por lo que existe cierta manipulación tendenciosa. De hecho, el tramo navarro de la alta velocidad parte desde Castejón, junto al Ebro, a escasos quince kilómetros de Rincón, y se proyecta hacia el Norte dirección Pamplona, cuyas obras ya están ejecutadas en un porcentaje importante.

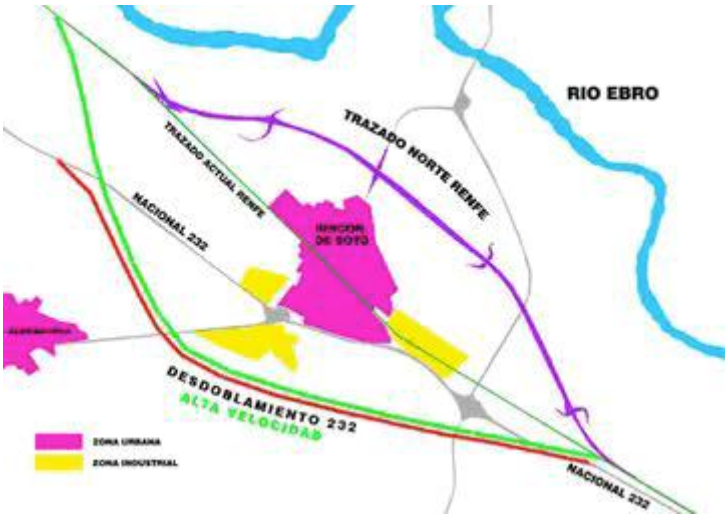

Imagen 1. Unificar infraestructuras por el sur para reducir impactos. Fuente: Ayuntamiento de Rincón de Soto.

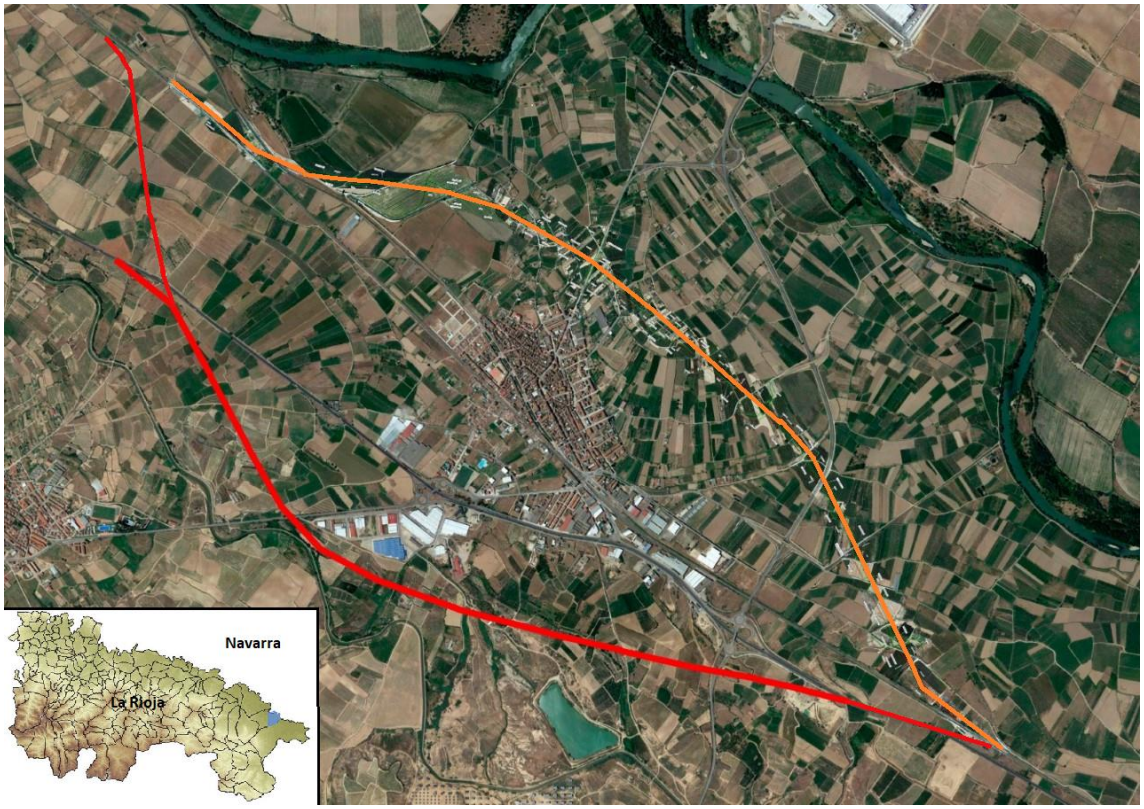

Imagen 2. En naranja proyección de la variante ferroviaria y en rojo por donde se desdoblaría la N-232, quedando el municipio de Rincón de Soto encajonado entre ambas infraestructuras. Fuente: IdeRioja. Elaboración propia.

Para más información se deja disponible el siguiente enlace perteneciente a la sesión informativa que lleva por título "El futuro del ferrocarril en La Rioja dentro de la red de Alta Velocidad" y que tuvo lugar en Logroño, el 16 de junio de 2022, promovido por el Gobierno de La Rioja. Este es el enlace: https://www.youtube.com/watch?v=_SA94RaRU8E (el apartado específico dedicado a la variante ferroviaria de Rincón de Soto está entre las 4 horas 30 minutos y las 4 horas 45 minutos), donde la administración regional se abandera del proyecto rinconero como el primer paso dentro del conjunto de obras que se esperan realizar para modernizar la única línea ferroviaria que atraviesa la comunidad, sin incidir en la oposición manifiesta de Rincón.

También se dispone de un artículo publicado en la *Revista de Desarrollo Local Terra* de la Universidad de Valencia, en su número 8 (2021), y que lleva por título "La importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones del desarrollo rural (Rincón de Soto, La Rioja, España)" y que focaliza la atención en el proyecto de la variante ferroviaria de Rincón. Incluyendo un estudio que recoge el sentir y el pensamiento de la población encuestada como actores del territorio. Mediante un formulario abierto la población rinconera pudo manifestarse libremente. Consiste en lo más parecido a una consulta popular vinculante que se ha llevado a cabo y donde **se vuelve a demostrar cómo la ciudadanía rinconera se manifiesta en contra de la opción norte y a favor de la sur o de dejar las vías como están antes de perjudicar la zona de huertas**. Este es el enlace: https://ojs.uv.es/index.php/TERRA/article/view/21011

En España existen precedentes como el de Fuentes de Ebro, municipio de la provincia de Zaragoza con una situación muy similar en cuanto a ubicación y disposición sobre el territorio del casco urbano y el río Ebro, con una reconocida actividad agrícola y con un número similar de habitantes al de Rincón de Soto. En esta localidad la propuesta para construir la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa por el norte del municipio, atravesando la huerta fértil, contó con una gran participación activa y la manifestación de los habitantes de esta población contra dicho trazado, lo que consiguió finalmente proponer una alternativa por el sur del casco urbano.

Ante toda esta situación, **se plantea desde la perspectiva científica de la Geografía y desde los ámbitos de estudio que abarca como la ordenación, planificación y gestión del territorio, el paisaje, el desarrollo local**, entre otros, **hacer constar la oposición completa al proyecto de variante ferroviaria en Rincón de Soto por el Norte, por el Ebro, por los siguientes motivos**:

1. La población de Rincón de Soto entiende que el tren debe seguir pasando por su término municipal, de hecho, está dispuesta a asumir sus posibles afecciones, pero siempre que se haga teniendo en cuenta sus consideraciones, como mejores conocedores del territorio, y con criterios sostenibles. De hecho, se concibe como lo que es una infraestructura de interés general o nacional. **Con este manifiesto se muestra el respaldo y apoyo a la mayoría ciudadana de Rincón de Soto que permanentemente se manifiesta en contra de la proyección de la variante por el Norte**. Rincón de Soto no dice no a la variante, entiende que debe pasar por su término municipal, pero por el Sur o soterrado. De lo contrario, que las vías se queden como están. No se puede pretender desarrollar unas infraestructuras dejándose llevar por **fines partidistas y electoralistas**, para **evitar que se convierta en una infraestructura mal proyectada, sin una ordenación adecuada del entorno**. Precisamente cuando se proyecta el desdoblamiento de la Nacional 232 por el sur del municipio. Por lo que, como se hace en otros países de la Unión Europa, ambas **infraestructuras trascendentales deben ir en paralelo y trascurrir juntas** como la forma más conveniente para **reducir considerablemente su impacto**.
   Rincón de Soto cuenta con un reducido término municipal, apenas 19 km², con una intensa presión sobre su territorio heredado del pasado gracias a la gran fertilidad de sus tierras que produce una agricultura altamente competitiva. **Su población solo pide una gestión y ordenación del territorio eficiente, que no limite su progreso**. Se trata de uno de los pueblos de La Rioja más dinámicos que ve peligrar su progreso ante esta imposición de la actual variante ferroviaria.

2. **La variante Norte, propuesta por el Ministerio y apoyada por el gobierno regional, sin contar con el municipio, no consigue el objetivo de sacar las vías de la localidad ya que solo traslada de ubicación el problema**, puesto que quedaría a 250 metros del núcleo urbano actual. Esto generaría nuevos vecinos afectados (mantiene el ruido, la peligrosidad…) en la otra parte del pueblo, cuando la realidad es que **el crecimiento urbanístico de Rincón nunca se ha visto limitado por tener que cruzar las actuales vías**. La **zona de esparcimiento y disfrute de los rinconeros** es precisamente sus riberas y zona de huerta por lo que cuando realizan actividades deportivas o de paseo, la frecuencia de paso y traspaso de personas para atravesar la vía sería muy superior si se lleva a cabo el trazado por el norte que por el sur. En este sentido el **efecto barrera** podría suponer un alejamiento de la población rinconera de su entorno del Ebro, con la correspondiente **pérdida de identidad local**.
   Además, **el actual proyecto por el Norte no contempla la construcción de una estación ferroviaria que sustituya la actual**, simplemente, indica su posible ubicación, la localidad perdería el servicio ferroviario que ofrece la actual estación de tren.
3. Desde la perspectiva de la ordenación del territorio, **la propuesta de variante ferroviaria por el Norte ocupa la llanura de inundación del río Ebro, con el consiguiente riesgo que conlleva en caso de avenidas y crecidas**. Ello supone invadir espacio a priori no idóneo, al mismo tiempo que aumenta el riesgo de inundación, puesto que, como indica la propia cartografía de la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) (https://iber.chebro.es/sitebro/sitebro.aspx) la zona por la que trascurriría la variante norte invadiría suelo catalogado como inundable para periodos de retorno de 50 años y prácticamente la totalidad del itinerario está planteado sobre suelo previsiblemente inundable en periodos de retorno de cien años. Estas crecidas supondrían afecciones tanto para la infraestructura como para el propio tráfico que durante estos eventos sufriría cortes.
   De acuerdo con la actual **estrategia "Ebro Resilience"**, impulsada por el mismo Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, por la CHE, así como por los gobiernos regionales de Navarra, Aragón y La Rioja, la proyección de la variante ferroviaria entre el núcleo urbano rinconero y el Ebro va en contra de su principal objetivo que es **reducir las afecciones ante el riesgo de inundación en el tramo medio del Ebro**. (https://ebroresilience.com/wp-content/uploads/2020/02/estrategia-ebro-resilience-2020.pdf). Sobre todo, teniendo en cuenta, como se indica en su *Estrategia general de actuaciones*, que se percibe un incremento en la frecuencia de episodios de crecidas, al mismo tiempo que **se detecta que las avenidas cada vez alcanzan una mayor cota de lámina de agua para caudales ordinarios**. Lo que **genera costes económicos** por siniestros que **para el caso de Rincón de Soto ya son importantes** y se contabilizan en miles de euros para el periodo que estudio (2005-2017), lo que **podría aumentar de construirse dicha variante**. Además, no se contempla que **el desarrollo de esta infraestructura ferroviaria puede incrementar la exposición a quedar su casco urbano inundado. Lo que elevada su vulnerabilidad**.
   Tal y como plantea la actual gestión del Ministerio de Transportes y del gobierno regional, **ante el riesgo de inundación, la nueva infraestructura se ve obligada a realizarse sobre un talud o plataforma más alto, lo que eleva el impacto visual, medioambiental y de barrera. Lo que fragmenta la huerta rinconera**, seña de identidad del municipio. **Esta cuestión quedaría solventada con la variante propuesta por el sur, que por la topografía de su entorno tiene tramos que pueden plantearse medio soterrados, lo que reduce su impacto visual y de barrera.**

El trazado norte, desde la perspectiva paisajística, ecológica y ambiental, está próximo a un entorno de alto valor natural como es el río Ebro y sus sotos de ribera. Además, invadiría la zona por excelencia de paisaje agrícola, con sus minifundios característicos y atravesaría y **dañaría el paisaje seña de identidad para la localidad ribera de Rincón de Soto**, por lo que se destruiría parte del valor etnográfico, natural e identitario de Rincón. Asimismo, **esto incide directamente contra la ley Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja, que de manera incomprensible no está salvaguardando dicho paisaje**. Tal y como se muestra dentro de las *Áreas de Ordenación de la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja* la variante norte se aproximaría a las riberas del Ebro que quedan protegidas por dicha ley dada la riqueza de biodiversidad que mantienen (https://www.iderioja.larioja.org/vfile.php?r=sig/tmt/t297/pdf/rr_10_rio_ebro.pdf). De hecho, está catalogada como Zonas de Espacial Conservación (ZEC ES2300006 "Sotos y Riberas del Ebro") al formar parte de la *Red Natural 2000*, una red ecológica europea de preservación de espacios naturales.

4. **La imposición de la variante por el Norte afecta negativamente a una de las zonas con mejores tierras fértiles de toda La Rioja y del valle del Ebro**, con un enorme valor paisajístico y medioambiental, que, como se indica, forma parte de la **esencia de Rincón de Soto como pueblo de ribera, cuyo desarrollo local ha estado vinculado permanentemente al río Ebro**. Una infraestructura de estas características y con un interés estatal no debería realizarse tan próxima a un núcleo urbano, 250 m, en previsión de futuras ampliaciones de su capacidad, ni por un sitio con tanta presión sobre el territorio como la estrecha franja que queda entre el municipio y el Ebro. Afectaría asimismo a la fragmentación de los usos del suelo y ecosistemas de huerta. Desde el punto de vista del desarrollo local afectaría al entorno que mejor explica el desarrollo pasado y el progreso futuro de Rincón. De hecho, como ya se ha comprobado con los puentes elevados construidos recientemente sobre la actual vía y a escasos kilómetros del núcleo rinconero, su desnivel o pendiente son tan elevados que se dificulta el paso con maquinaria agrícola, lo que provoca, que tanto agricultores rinconeros como de pueblos vecinos busquen los dos pasos a nivel que se encuentran en pleno casco urbano de Rincón, para evitar pasar de manera elevada la vía. Lo que genera mayores costes y gasto de tiempo en agricultores, esto **a efectos perpetuos en el tiempo va en detrimento de la actividad agraria**.
5. Desde el punto de vista de la Geografía, además de las dos opciones que parece que se han propuesto de manera única, la Sur o la Norte, se plantea una tercera, se trata de una opción más óptima que la norte, como sería el soterramiento del trazado a su paso por el núcleo urbano, mientras se podría mantener la línea actual en activo durante el tiempo que durasen las obras. Por ejemplo, **la propuesta sur dada la orografía del territorio por el que se plantea, permitiría semi-soterrar parte del trazado, consiguiendo un impacto o fragmentación del paisaje considerablemente menor**.

El planteamiento del soterramiento debe considerarse como principal solución y replantearse los proyectos propuestos hasta la actualidad, más allá de norte o sur, no se comprende porque no se debate su posibilidad, ni se plantea dicha opción. Mientras tanto la población de Rincón, con el fin de evitar la propuesta Norte, por el entorno del Ebro, propone rescatar el proyecto informativo del Trazado Sur, que fue propuesto por el Ministerio de Fomento en el año 2006, y que era viable tanto técnicamente como medioambientalmente, y estudiar su reactivación e intentar, a partir de él, desarrollar la variante ferroviaria de Rincón de Soto.

La segunda solución que se propone para minimizar impactos medioambientales, económicos y sociales, y no frenar el progreso del pueblo y su futuro, es trazar un corredor de infraestructuras de comunicación por el Sur del municipio, haciéndolo coincidir con el desdoblamiento de la N-232, como meta más razonable para reducir impactos y costes. Este tipo de corredores de infraestructuras conjuntas, para carretera y ferrocarril, se están desarrollando en distintos ejemplos europeos como solución idónea para minimizar impactos, riesgos y costes. Con ello se pretende reducir en lo posible, la densificada red de comunicaciones existente sobre el territorio, en una franja de menos de cinco kilómetros. Y, así, evitar el amurallado y cercado en el que quedaría Rincón de Soto.

Para imponer un proyecto que es la peor propuesta o situación para el desarrollo local del municipio de Rincón de Soto, a lo mejor no es el momento de sacar las vías del pueblo, si no que deben quedarse donde están, hasta que se consensue la opción óptima teniendo en cuenta los actores o agentes que intervienen sobre el territorio, como en este caso, los más afectados son los habitantes de Rincón. De nada sirve escusas como la de que se lleva veinte años planteándose, si durante todo ese tiempo **se ha planteado desde enfoques erróneos, sin tener en cuenta criterios de sostenibilidad, medioambientales, paisajísticos o de ordenación del territorio desde una visión holística del propio espacio geográfico**.

Plantear la posibilidad de soterramiento con un sencillo apeadero al inicio o final del túnel, como solución más adecuada, igual que se plantea un túnel para una intervención similar de unos dos kilómetros para el municipio riojano de Alcanadre.

Atendiendo **a criterios legislativos**, la propuesta por el Norte va en contra del **Convenio Europeo del Paisaje** (CEP), que fomenta la protección del paisaje agrario y rural entendido como el resultado de la combinación del medio físico y la propia acción humana a lo largo del tiempo, frente a cualquier alteración o actuación insostenible que atente contra él mismo, como es el caso. De la misma manera, como se ha comentado, existen leyes autonómicas como el **Plan Especial de Protección del Medio Ambiente Natural de La Rioja** (P.E.P.M.A.N.) que, desde 1988, tuvo como objeto la protección y conservación del medio físico rural, y muy recientemente la Directriz de Protección del Suelo No Urbanizable de La Rioja que sucede al anterior y constituye el instrumento a partir del cual **proteger, ordenar y gestionar los espacios naturales, el paisaje y el medio físico rural**. Por ello incorpora espacios naturales de La Rioja ya protegidos y establece 136 áreas nuevas de ordenación, que por su naturaleza o riqueza paisajística y cultural son objeto de especial protección. Entre ellas existen algunas áreas como el "área agraria de Agoncillo" o el "área agraria de Varea", similares a los rasgos que caracterizan a la zona de campos y huertas de Rincón de Soto, en sus características geográfico-ambientales y naturales, y que, sin embargo, ha quedado fuera de cualquier protección. Mientras que, por el contrario, se ha tratado de salvaguardar el sur del término municipal por sus parcelas de viñedo, junto a un espacio mucho más extenso bajo la denominada "área agraria de La Rioja Baja". Resulta un tanto llamativo, cuando realmente lo que siempre ha identificado a Rincón de Soto como pueblo enclavado en la ribera del Ebro son sus fértiles campos y huertas, que conforman uno de los minifundios más tradicionales de España, capaces de producir una competitiva agricultura.

Esta perspectiva científica que parte de la Geografía reclama a las instituciones públicas responsables que reconsideren la propuesta de variante ferroviaria para Rincón de Soto. Esta nunca debe plantearse ni construirse por el Norte, entre Rincón y el Ebro por todos los motivos expuestos en este manifiesto.

José Ángel Llorente Adán, doctor por la Universidad de La Rioja.