



## Índice

1	Introducción .....	2
2	Objetivos .....	3
3	Estado de la cuestión .....	6
3.1	Longitud y superficie de las Vías Pecuarias en la C. A. de La Rioja .....	6
4	Normativa de aplicación .....	9
4.1	Ley 3/ 1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias .....	9
4.2	Decreto 3/1998, de 9 de enero. Vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de La Rioja .....	12
5	Metodología de trabajo .....	14
5.1	Cuestiones generales .....	14
5.2	Indicadores .....	16
5.2.1	Aspectos relacionados con el uso ganadero .....	16
5.2.2	Aspectos relacionados con el ocio y la actividad turística .....	21
5.2.3	Aspectos relacionados con la protección del patrimonio natural.....	21
5.2.4	Aspectos relacionados con la protección del patrimonio cultural .....	24
5.2.5	Otras consideraciones .....	25
5.3	Criterios de ponderación de los indicadores .....	26
6	Principales resultados .....	29
7	Propuestas de actuación .....	31
7.1	Acciones de ordenación.....	31
7.1.1	ACCION 1: Desafectación .....	31
7.1.2	ACCION 2: Clasificación .....	40
7.2	Acciones de puesta en valor .....	47
7.2.1	ACCION 1. Usos pecuarios.....	47
7.2.2	ACCION 2. Usos recreativos.....	49
8	Cronograma.....	60
9	Presupuesto y fuentes de financiación .....	61

## Índice Planos

## Índice Anexos



## 1 Introducción

Las vías pecuarias que recorren la Península Ibérica y, por su puesto, la Comunidad Autónoma de La Rioja, constituyen un patrimonio cultural, medio ambiental y paisajístico de excepcional importancia e interés, tanto por su singularidad como por su extensión.

La generalización en los pueblos mediterráneos de la actividad ganadera trashumante, es decir, el aprovechamiento estacional de pastizales complementarios (García, 1991) obligó a crear una extensa red de caminos pastoriles imprescindibles para el tránsito de los ganados. Caminos que cumplían dos funciones básicas: la de infraestructura viaria que garantizaba el tránsito y la de pastizal alargado que permitía el sustento de la cabaña durante los traslados. Este último aspecto es fundamental y es el que justifica la gran anchura de las vías.

Esta extensa red viaria ha sido, desde antiguo, motivo de conflictos y polémicas entre población estante y granjería trashumante. Un conflicto basado en buena parte en los privilegios de los ganaderos, que se consolidan de forma muy importante a partir de la aparición del gremio de ganaderos, la Mesta Castellana, en 1273 y otras instituciones similares.

A partir de este momento, la regulación legal de estas vías ha tratado de protegerlas del intrusismo y la ocupación no siempre con el éxito deseado. La abundancia de normas nos puede dar una idea de la magnitud del problema que, incluso en un territorio pequeño como puede ser La Rioja, ha generado y genera a las administraciones responsables innumerables situaciones conflictivas.

En todo caso es necesario recordar que estamos ante un patrimonio público que, como tal, deber ser preservado tanto para los fines establecidos en las normativas actuales, como en cualquier caso, para cumplir una función social dado su carácter de bien de todos, siendo preciso preservar su apropiación y usurpación por parte de terceros.

El paulatino abandono de la actividad trashumante, hoy residual en la mayor parte del territorio nacional, ha dejado sin su función principal a estas vías, pero sigue obligando a las administraciones públicas a velar por su conservación y vigilancia en un proceso que cada vez se plantea más complejo y costoso dado el volumen de superficie a supervisar y vigilar.

Se hace necesario pues intentar racionalizar al máximo este proceso de guardería de las vías pecuarias, priorizando el esfuerzo sobre aquellas que mantienen una función reconocida en la actual legislación, previendo posibles escenarios futuros y reflexionando sobre las actuaciones a desarrollar sobre aquellas, muchas, que en la actualidad han perdido completamente sus funciones.

## 2 Objetivos

Los objetivos del presente trabajo de realización de un Plan de Actuación de las Vías Pecuarias de La Rioja, según quedan reflejados en el pliego, son los siguientes:

- Disponer de criterios claros y objetivos que permitan evaluar la necesidad y/o urgencia de recuperación, conservación, intervención o desafectación de las Vías Pecuarias de La Rioja.
- Aplicar los criterios a la red, realizando una clasificación de la red principal de vías pecuarias de La Rioja.
- Elaborar una propuesta de intervenciones priorizadas en función del interés pecuario, ambiental o social.
- Elaborar una estimación presupuestaria de las actuaciones.

Tras las primeras reuniones de coordinación desarrolladas, podemos concretar el objeto del estudio de una manera más precisa tratando de definir en primer lugar los problemas que se plantean y a los que el trabajo trata de dar respuesta.

Estos **problemas** se pueden resumir en los siguientes:

- La red de vías pecuarias existente en la cartografía del Gobierno de La Rioja supera en la actualidad los 3.741,4 km lineales con una superficie en hectáreas de una extensión sin duda muy amplia<sup>1</sup>.
- Para la protección eficaz y la defensa de la red hacen falta excesivos medios no siempre disponibles.
- Es un objetivo prioritario defender y conservar la red de vías pecuarias con una extensión suficiente para garantizar sus funciones.
- Desde algunos ámbitos se está realizando un aprovechamiento malicioso de la red, no solo desde el punto de vista de la usurpación, sino desde otros intereses como pueden ser utilizaciones de acceso no relacionadas con los usos establecidos en la normativa.
- Los medios disponibles para la correcta protección de la red, incluyendo los necesarios trabajos que garanticen la realización de los expedientes de clasificación, deslinde y amojonamiento son escasos y, por tanto, necesitan ser priorizados en aquellos puntos de mayor interés.
- Los argumentos de priorización deben responder a criterios objetivos que consideren el máximo de indicadores que, de alguna manera, tengan relación con la defensa de las vías pecuarias y sus funciones.
- Hay que considerar la posibilidad de desafectación de aquellos tramos que, no aportando en la actualidad ninguna función a los fines de la red, puedan transformarse en espacios de uso público para otros fines. La complejidad de este tema necesita una profunda reflexión de sus posibilidades y procedimientos.

---

<sup>1</sup> En 1969 el ICONA estimaba que en la provincia de Logroño existían algo más de 2.500 km lineales y una 5.200 ha afectadas (Mangas, J.M., 1992)



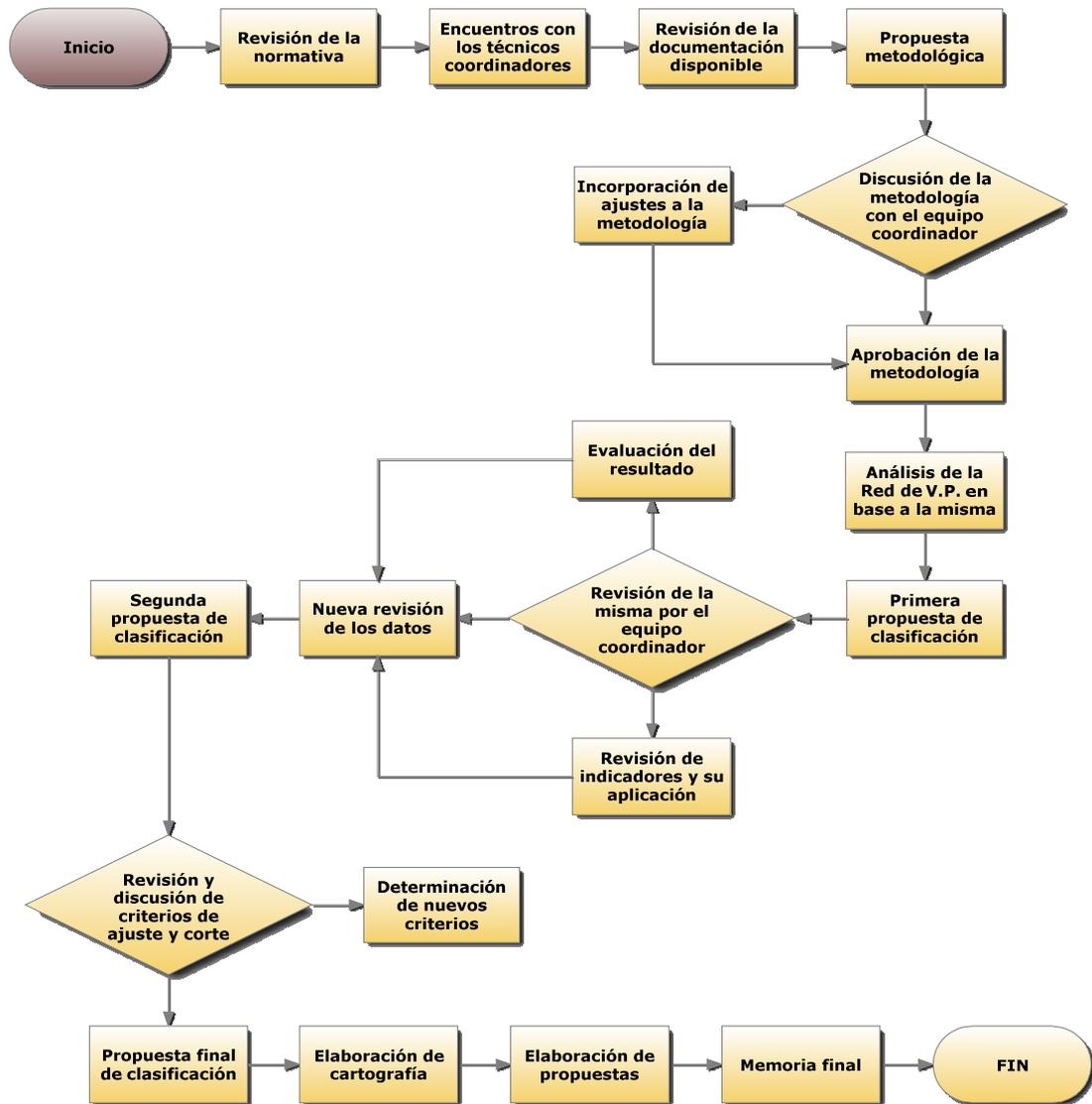
- El análisis tiene que partir de la información actual, pero debe proyectarse hacia el futuro
- Que es una prioridad velar por la conservación y protección de la Red Nacional de Vías Pecuarias
- Hay que considerar en todo caso el concepto de red, por lo que a los criterios de linealidad habrá que incorporar otros tendentes a proteger este concepto de malla.

Como se puede comprobar la problemática es amplia y diversa pero, sobre todo, nos gustaría destacar la necesidad de racionalizar los recursos disponibles para la defensa de las vías a fin de poder alcanzar la máxima eficacia y eficiencia en su aplicación en la protección del territorio.

Por tanto los **objetivos específicos** del programa los podemos concretar en:

- Determinar una metodología que permita en la actualidad y en el plazo medio determinar las prioridades que deben guiar la toma de decisiones en las intervenciones sobre las vías pecuarias. Esta metodología deberá comprender además:
  - Los criterios de segmentación de las vías pecuarias para poder determinar de forma clara, precisa y racional los tramos concretos a intervenir en cada momento.
  - La posibilidad de poder incorporar a la misma nuevos indicadores o posibles variaciones que se puedan introducir sobre los actuales a lo largo del tiempo.
- Realizar una revisión de la totalidad de la red que permita dar una valoración de conjunto sobre todas las vías pecuarias de la región.
- Posibilitar una evaluación de la red con las siguientes consideraciones:
  - Debe desarrollarse en tramos concretos de manera que se pueda disponer de una información suficiente, segmento a segmento, del conjunto del territorio.
  - Debe disponer de una valoración global que permita una priorización compensada.
  - Proponer un nivel de corte que establezca cuáles son las vías que presentan un menor nivel de interés desde el punto de vista de las funciones establecidas en la normativa.
  - Disponer de detalle suficiente para la realización de la intervención.
- Proponer un plan de actuaciones que permitan ajustar las intervenciones que se aborden a corto y medio plazo, así como su priorización en el tiempo y su aproximación presupuestaria.

Para la concreción de estos objetivos se estableció un proceso de trabajo que se resume en el siguiente esquema:





### 3 Estado de la cuestión

El primer trabajo que se ha abordado ha sido la revisión del estado de la cuestión de las vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Básicamente se ha realizado una revisión de la normativa pero además se ha tratado de determinar algunos aspectos referentes a la situación de la red en la Comunidad Autónoma.

#### 3.1 Longitud y superficie de las Vías Pecuarias en la C. A. de La Rioja

La memoria del ICONA de 1982 nos aporta algunos datos sobre la situación de las vías pecuarias en la región.

En dicha memoria encontramos los siguientes datos (MANGAS, 1992):

- Nº de términos municipales clasificados: 20 (6 de ellos sin vías pecuarias)
- km de vías pecuarias clasificados: 260
- ha vías pecuarias clasificados: 540
- Nº de términos sin clasificar: 163
- km de vías pecuarias sin clasificar: 1.907
- ha vía pecuaria sin clasificar: 3.960
- TOTAL km de vías pecuarias: 2.167
- TOTAL Ha de vías pecuarias: 4.500

Los municipios clasificados, según este informe, son los siguientes: Alcanadre (s.v.p.<sup>2</sup>), Alfaro, Bañares, Berceo (s.v.p.), Briones, Canales de la Sierra, Canillas de Río Tuerto, Cañas, Casalarreina, Castañares de Rioja, Cellorigo (s.v.p.), Cidamón, Cirueña (s.v.p.), Estollo (s.v.p.), Foncea (s.v.p.), Fuenmayor, Galilea, Gimileo, Grañón (s.v.p.), Haro, Hervías, Lardero, Leiva, Logroño, Manzanares de Rioja, Los Molinos de Ocón, Pradejón, Rodezno, San Millán de la Cogola (s.v.p.), Santo Domingo de la Calzada, San Torcuato, Santurdejo (s.v.p.), Torremonalvo, Treviana, Tudelilla (s.v.p.), Villar de Arnedo, Villarejo y Zarratón.

Algunos de estos datos no son coincidentes con los ofrecidos por el mismo estamento en el año 1969 que, según la misma fuente consultada, disponía de un mayor número de términos clasificados, aunque las dimensiones generales de kilómetros y superficies son de la misma magnitud.

En 1996 se estimaba que la red cañariega riojana disponía de un total de 3.396 km de Vías y ocupaba una superficie de 14.047 ha (IBAÑEZ, 1996).

A día de hoy, según los datos existentes en la cartografía de la D.G. de Medio Natural del Gobierno de La Rioja, departamento responsable de la competencia de esta infraestructura,

---

<sup>2</sup> s.v.p. sin vía pecuaria.



existen en la región un total de 3.741,4 km de vías pecuarias<sup>3</sup>, que se encuentran organizados en 1.388 tramos. Los tramos tienen una longitud muy variable<sup>4</sup>, desde distancias inferiores al metro hasta los 26,5 km, con una media de distancia de 2,6 km.

En estos momentos no podemos precisar con la información disponible la superficie que ocupan las vías<sup>5</sup>. Tan sólo siete municipios de la región no presentan en la actualidad vías pecuarias<sup>6</sup>.

En todo caso interesa destacar el esfuerzo de gestión sobre este patrimonio desarrollado por el Gobierno de La Rioja reflejado por el continuo incremento de la red a medida que han ido avanzando los trabajos sobre la misma.

Los tramos se encuentran divididos en cinco categorías que podemos observar en el siguiente cuadro:

Tipo de vía	Nº de tramos	Longitud (km)
Principal (P)	137	571,9
Ampliación (A)	32	95,9
Comarcal (C)	482	1419,6
Local (L)	709	1578,9
Camino de Santiago (B) <sup>7</sup>	28	75,1
TOTAL	1388	3741,4

977 km de vías repartidos en 84 municipios están en este momento clasificadas. Comparando estos datos con los anteriormente expuestos pertenecientes al ICONA, hay que valorar muy

---

<sup>3</sup> Hay que hacer notar que de estos tramos existen algunos que son ampliaciones que se encuentran fuera de los límites de la Comunidad Autónoma a pesar de incluirse en la información disponible de vías pecuarias de La Rioja. En todo caso su número es escaso.

<sup>4</sup> Lo que, como veremos posteriormente, nos obligará a determinar algunos procedimientos correctores en función a la distancia de cada uno de ellos.

<sup>5</sup> Los datos de superficie disponibles nos ofrecen un valor de 116 km<sup>2</sup>. No obstante este es un dato que hay que tomarlo en nuestra opinión con todas las prevenciones. En primer lugar porque existen 83 tramos de los que no se aporta información de anchura; en segundo lugar porque hay 582 tramos de vía que figuran con 10 metros de anchura o menos y que representan más de un tercio de la longitud de las vías existentes, una anchura muy limitada que sin duda debería ser objeto de revisión. Por último considerar que hay vías de ancho irregular que no se corresponden por tanto con un valor fijo que se ha marcado en las tablas. En todo caso el dato es sensiblemente más elevado a las previsiones establecidas en su día por el ICONA.

<sup>6</sup> Estos municipios son Abalos, Corporales, Estollo, Ledesma de la Cogolla, Santurdejo, Torrecilla sobre Alesanco y Villarejo.

<sup>7</sup> En esta clasificación hay tres tramos de la Cañada de Urbión que en nuestra opinión deberían estar clasificados como A. Pensamos se pueda tratar de un error de manipulación durante la creación en su momento de la base de datos.



positivamente el efecto que las transferencias han supuesto a la gestión de las vías pecuarias, así como destacar el trabajo realizado por la administración regional en estos años.

Existe una cartografía con el trazado de todas las vías pecuarias conocidas de la región, disponible en una capa lineal en shp. En esta capa las vías pecuarias son identificadas por un nombre y divididas por tramos. Para la realización de este trabajo se ha codificado cada tramo de cada una de las cañadas con un identificador que permite trabajar con cada uno de los mismos de manera individualizada. La relación completa con su correspondiente codificación se puede ver en el anexo I de este documento.

Llamar ahora simplemente la atención sobre el hecho de la coincidencia en numerosas ocasiones de la vía con límites jurisdiccionales y trifinios. Es posible que la voluntad en la determinación del trazado de las mismas fuera, además de la idoneidad del tránsito, el no perjudicar (o hacerlo de la menor manera posible) a unos municipios por encima de otros en infraestructuras que, en la práctica, prestaban servicio a todas las partes.

Por otra parte comentar también que la conflictividad en las vías se incrementa en los espacios agrícolas (donde por otro lado su utilidad es menor) y disminuye en zonas ganaderas y/o de montaña.

En todo caso interesa remarcar que el espíritu que rige la realización de este trabajo es de alguna manera **funcionalista**. Busca valorar la utilidad de las vías y, no tanto, una reivindicación de las mismas desde un punto de vista histórico o de otro tipo. Y esto, como ya se ha apuntado y se repetirá a lo largo del documento en numerosas ocasiones, por la necesidad de encontrar sistemas de gestión garantes dentro de las posibilidades reales de las que disponemos en la actualidad.



## 4 Normativa de aplicación

Este trabajo no pretende hacer un análisis de la legislación sobre vías pecuarias en nuestro país. No obstante vamos a hacer un pequeño repaso a algunos aspectos de las normativas ya que es la base que determina el uso y función de la vías y, por tanto, donde queda definido de una manera clara, el papel que se otorga a estas infraestructuras. Sólo haremos referencia en el documento a aquellos aspectos de las normativas que afectan directamente el objeto del mismo.

Tampoco vamos a realizar una revisión histórica de la legislación, trabajo arduo además dadas las muchas normativas que a lo largo del tiempo se han ido sucediendo. Sólo recurriremos a ella cuando pueda servir de pista aclaratoria de alguna solución y/o propuesta, o como referencia a algunas posibles soluciones a adoptar

Sí queremos sin embargo hacer una pequeña llamada al hecho de que estas normativas han estado en vigor durante largos periodos y, en base a ellas, se han resuelto muchos expedientes. En ocasiones estas reglamentaciones presentan sensibles diferencias sobre la norma vigente en la actualidad, pero sería complejo abordar el tema de una aplicación de ésta a soluciones adoptadas en el pasado y que hoy podemos considerar de carácter irreversible.

Este dato nos parece un aspecto fundamental a la hora de poder abordar la realidad de las vías y su estado actual. Aunque en ocasiones ha existido, y existe, una presión social o de otro tipo sobre algunos aspectos de reivindicación de las vías que, aunque pueda parecer un tanto extraño, se sujetan a derecho. Un buen ejemplo lo tenemos en los procesos de concentración parcelaria llevados a cabo en los años 60 y 70 y que en ocasiones nos ofrecen un mapa de vías que pudiera parecer un tanto irracional. Aunque la legislación vigente no hubiera permitido quizá algunas de estas acciones (o la adopción de algunas de las soluciones que se tomaron en su momento), se corresponden con acciones legales, adecuadamente planteadas en su momento y cuya corrección a día de hoy en la práctica sería de una alta complejidad además de inútil para los fines que la red persigue en este momento.

### 4.1 Ley 3/ 1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias

La ley 3/95 marca sin duda un antes y un después en la regulación de las vías pecuarias en nuestro país. Su gestación fue larga y no exenta de polémica y debate y su aparición imprescindible por una serie de motivos entre los que destacamos los siguientes:

- La necesidad de adaptar la normativa sobre el tema al nuevo marco legal constitucional<sup>8</sup>.
- El grave proceso de deterioro al que estaban siendo sometidas nuestras vías pecuarias y el riesgo que ello entrañaba para su conservación.
- La aparición de una nueva sensibilidad ambiental y proteccionista, junto con un mayor

---

<sup>8</sup> La ordenación anterior se recoge en la ley 22/1974 de 27 de junio, anterior a la entrada en vigor de la Constitución y lo que ello ha implicado de cambios en nuestro país.



nivel de participación social en las realidades del país.

- La revitalización del estudio de la trashumancia y las vías pecuarias que se produce a finales de los años 80 y principios de los 90 del pasado siglo.

Cuatro razones que culminarían en la aprobación de una ley que, aunque en su momento no satisfizo a todos, es innegable que mejora el nivel de protección de la red cañariega y obliga de una forma más clara a las administraciones a implicarse en su conservación.

El título preliminar define vía pecuaria como “las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero”. Es éste pues el ámbito de este trabajo. La determinación en pasado al tránsito ganadero parece otorgarle a la historia un papel preponderante a la hora de la determinación de las vías.

En el mismo título, capítulo 2, se especifica que las vías pecuarias son “*bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia inalienables, imprescriptibles e inembargables*”. Pierden así su papel estatal, adscrito al antiguo Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) dependiente del Ministerio de Agricultura. Un cambio que tenemos que considerar trascendental para el futuro de la gestión de las cañadas. Se trasfiere así la gestión y control de las mismas a las Comunidades, con sus ventajas y sus inconvenientes tanto para éstas como para las propias vías pecuarias y algunos aspectos relacionados con la propia gestión de las mismas. El mismo artículo define además cuál será la actuación de las Comunidades Autónomas a este respecto:

- *Regular el uso de las vías pecuarias de acuerdo con la normativa básica estatal.* Lo que establece esta ley como una ley de referencia.
- *Ejercer las potestades administrativas en defensa de la integridad de las vías pecuarias,* lo que de hecho implica una transferencia de las funciones de policía además de las labores de clasificación, deslinde y amojonamiento.
- *Garantizar el uso público de las mismas,* tanto en lo que hace referencia a los usos de tránsito ganadero como de los nuevos usos que la propia ley establece
- *Asegurar la adecuada conservación de las vías pecuarias, así como de otros elementos ambientales o culturalmente valiosos [concepto a nuestro entender poco definido y quizá excesivamente amplio dado el volumen de la red] directamente vinculados,..., mediante la adopción de medidas de protección y restauración necesarias.*

Funciones que en todo caso se pueden incluir en una tendencia conservacionista y que implican un cambio sustancial sobre legislaciones anteriores. Recordar que la ley del 74 establecida como responsabilidades del ICONA la “*conservación, mejora, vigilancia específica, explotación y administración de las vías pecuarias, la concesión de ocupaciones temporales en ellas y el aprovechamiento de sus frutos y productos no herbáceos*”. En todo caso al no estar estas ocupaciones comprendidos en los usos de la vía cabría la posibilidad de plantearse qué sucedería con la implantación de nuevos usos fruto tanto de explotaciones tradicionales, como de nuevas (como por ejemplo aerogeneradores) o si estos nuevos usos simplemente no podrían implantarse.

Por otro lado, el Art. 10 de la citada ley establece las condiciones bajo las que se puede proceder a la desafectación del trazado de la vía pecuaria cuando “*no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios...*”. “*Los*

*terrenos ya desafectados o que en lo sucesivo se desafecten tienen la condición de bienes patrimoniales de las Comunidades Autónomas y en su destino prevalecerá el interés público*". Esta es la base legal que permitiría poder realizar la desafectación de vías pecuarias. Hay que hacer notar que este artículo indica claramente que la pérdida de función (principal o complementaria) es causa suficiente para perder la condición de vía pecuaria, lo que otorga al uso un papel de *definición* de la vía.

El artículo 15 hace referencia a los aprovechamientos sobrantes en relación a aquellos "*frutos y productos*" que no utilizan los ganados en su discurrir por la vía y que pueden ser objeto de aprovechamiento, bien por la propia Comunidad Autónoma o por terceros, en este caso con carácter temporal, por un plazo no superior a 10 años y mediante otorgamiento sujeto a los principios de publicidad y concurrencia. Hay que considerar en este caso el concepto producto abre en la actualidad un abanico de posibilidades que hasta ahora no existían como pueden ser los usos recreativos. Esta situación establecería la necesidad de un control sobre algunas actividades que utilizan la vía como soporte.

Otra importante novedad, en lo que hace referencia a nuestro tema, es el establecimiento de usos compatibles y complementarios de los caminos pastoriles. Así, además del tránsito ganadero tenido por el legislador como uso principal, la ley del 95 introduce otros que, a partir de ese momento, justifican también la consideración actual del trazado como vía pecuaria. Por tanto, si bien el tránsito ganadero (pasado o actual) es causa de su incorporación al catálogo de vías pecuarias, ya no es el factor único que condicione el mantenimiento de la vía como tal. Esto por un lado resuelve parcialmente el problema de que la pérdida de uso pecuario pudiera suponer la pérdida de condición de vía pecuaria; por otro establece la necesidad de considerar si los tramos de las vías presentan estos usos compatibles y/o complementarios, lo que, en nuestra opinión, obliga a mantener un criterio de conservación sobre las mismas. En este aspecto es en el que **fundamentamos el planteamiento metodológico** como veremos más adelante.

Los usos compatibles establecidos por la ley son los siguientes:

- Usos tradicionales agrícolas, sin ocupación y compatibles con el tránsito ganadero.
- Desplazamiento de vehículos agrícolas o, con las correspondientes autorizaciones, otros vehículos a motor. En ambos casos con garantía de preferencia del uso ganadero.
- Plantaciones lineales que permitan el normal tránsito de ganados.

Los usos complementarios son los siguientes:

- El paseo, el senderismo, la cabalgada y otras formas de uso deportivo.
- Soporte de instalaciones de carácter desmontable necesarias para la práctica de estas actividades.

Aunque no hace referencia en los usos compatibles, conviene recordar que en el preámbulo de la ley específica que las vías pecuarias han de ser consideradas como elementos fundamentales de la protección del medio ambiente y el paisaje, y como auténticos corredores ecológicos, así como una herramienta de ordenación territorial. Aunque el legislador no incluye este aspecto de protección ambiental en los usos de las vías, sí podemos entender del espíritu de la norma que a las mismas se le atribuye un especial protagonismo en este tema.

Este criterio de elemento coadyuvante a la conservación del medio es igualmente un valor a considerar a la hora de determinar la priorización en las acciones de conservación de los caminos ganaderos.

Otra importante novedad de la ley es la creación de la Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se incluyen las que transitan por dos o más Comunidades Autónomas y las que sirvan de enlace para desplazamientos interfronterizos. No vamos a entrar a discutir aquí el problema conceptual de esta red que daría bastante que hablar. No se puede entender, en nuestra opinión, la red cañariega como un recorrido similar al de las carreteras actuales en las que las autopistas son de un nivel y las carreteras de otro; pero esto sería otro debate. A los efectos de nuestro objeto, lo que interesa remarcar es que, legalmente, hay algunas cañadas que quedan diferenciadas positivamente, otorgándoseles una categoría superior. Este factor ha sido, lógicamente tenido en cuenta a la hora de establecer el carácter prioritario de las intervenciones.

Por último destacar dos aspectos que aparecen en las disposiciones transitorias. La primera hace referencia a la necesidad de la urgente clasificación de las vías no clasificadas. La disposición adicional tercera establece que cuando una vía pecuaria atraviese un parque o reserva natural, su uso estará contemplado en el Plan de Ordenación de Recursos Naturales y, en el caso de los Parques en el Plan Rector de Uso y Gestión.

## **4.2 Decreto 3/1998, de 9 de enero. Vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de La Rioja**

Este decreto tiene como objeto desarrollar las competencias establecidas en la normativa nacional anterior, de referencia en materia de vías pecuarias, en la Comunidad Autónoma de La Rioja. Vías pecuarias que son definidas de manera muy similar a como lo hace la ley 3/95. De igual manera establece, siguiendo también la citada ley su carácter de bien de dominio público de la Comunidad Autónoma, adscribiéndose su gestión a la Consejería competente en materia de Medio Ambiente<sup>9</sup>. Sigue en lo que respecta a la enumeración de sus actuaciones lo establecido en la ley de referencia.

Un primer dato a destacar por la normativa es la creación de una Red Principal de vías pecuarias de la Comunidad, con una primera priorización, ya desde el propio decreto, de los caminos ganaderos regionales. En ella se incluyen los recorridos incluidos (incluibles) en la Red Nacional, manifestando así mismo la voluntad de colaboración con los organismos correspondientes en su mantenimiento. (La relación de vías incluida en esta red principal puede ser consultada en el anexo II de este documento).

Otro de los aspectos de interés de la normativa riojana, en lo que atañe a este trabajo, se refiere a la desafectación de vías y su procedimiento. Las causas son las mismas que establece la norma nacional, es decir cuando no sean susceptibles de soportar tránsito ganadero y usos compatibles y complementarios.

---

<sup>9</sup> En la actualidad Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial.



La desafectación corresponde a la Consejería de Hacienda y Promoción Económica<sup>10</sup> a propuesta de la Consejería competente en Medio Ambiente, pasando a ser bienes patrimoniales de la Comunidad Autónoma.

Se establece un procedimiento de desafectación que, esquemáticamente, consiste en:

- Elaboración de una memoria justificativa por parte de la Consejería de Medio Ambiente.
- Estudio de los referentes documentales sobre el tramo en cuestión.
- Instrucción del procedimiento de desafectación por parte de la misma Consejería.
- Consulta a las Corporaciones Locales y a las entidades, organismos y organizaciones afectadas durante un plazo de 30 días.
- Información pública mediante publicación en el BOR y tablones de las administraciones locales afectadas para presentación de alegaciones.
- El Consejero competente (Medio Ambiente) resuelve definitivamente las alegaciones presentadas y eleva la propuesta de desafectación a la Consejería de Hacienda que resuelve el expediente.
- La desafectación se hace constar en el Inventario General de Bienes y Derechos de la Comunidad Autónoma.

Entendemos que la recopilación documental requerida tiene como fin determinar el terreno/superficie concreta (o con el máximo grado de concreción posible) de la vía a desafectar.

En lo referente a aprovechamientos, la normativa regional sigue, básicamente, lo establecido en la normativa nacional, de igual manera que en la determinación de los usos compatibles y complementarios.

---

<sup>10</sup> En la actualidad Consejería de Hacienda.



## 5 Metodología de trabajo

### 5.1 Cuestiones generales

Analizadas las condiciones previas de los trabajos a realizar, se procedió a la definición de la metodología a emplear. Este era un aspecto fundamental ya que planteaba diferentes retos:

- Se trataba de un planteamiento novedoso que hasta ahora no se había abordado en la Comunidad Autónoma por lo que no se disponía de referencias previas.
- Debía basarse en parámetros objetivables, evitando problemas de percepciones personales.
- Debía abordar el problema desde una óptica general, evitando criterios particulares o locales.
- Debía ser aplicable a todo el territorio y a toda la red. Un espacio amplio y complejo.
- Debía ser una metodología perdurable en el tiempo.
- Debía ser fácilmente explicable a terceros.

Estos condicionantes impusieron una fase de reflexión para poder definir adecuadamente los indicadores para evaluar las vías. Aparte se estudiaron otros parámetros que se consideraron de interés a la hora de poder abordar adecuadamente el trabajo. Entre ellos:

- La información disponible, entre la que destaca:
  - La cartografía existente
  - El conocimiento del territorio tanto por parte del equipo redactor, como de los técnicos de la administración regional
  - La determinación de infraestructuras existentes en la región y que pudieran estar relacionadas con las vías y/o con sus usos principales, compatibles y complementarios
  - Una revisión bibliográfica amplia
- La normativa existente. Este es sin duda un aspecto fundamental ya que define tanto el concepto de vía pecuaria como sus usos. En este sentido la concreción de la metodología se fundamentó en:
  - Las consideraciones establecidas en la Ley 3/95 (que se han expuesto anteriormente)
  - Las consideraciones establecidas en el Decreto 3/98
  - Otra normativa ambiental de la Comunidad Autónoma de La Rioja que se irá detallando a lo largo del estudio, para elementos puntuales

A partir de esta revisión se procedió a establecer el primer esquema metodológico basado en los siguientes principios:

- Geográfico. Estamos hablando de elementos físicos del territorio que deben ser abordados desde una perspectiva geográfica.
- Funcional. Buscamos una correlación entre la existencia de la vía y el cumplimiento de una o varias de las funciones que tiene encomendadas.
- Continuidad/ unidad. Considerando la necesidad de asegurar el paso garantizando la



continuidad de los trazados.

- Ponderado. Existen diferentes indicadores que se aplican a cada tramo, cada uno de ellos tiene un peso relativo establecido para alcanzar la baremación final.

A partir de aquí se construyó el discurso de desarrollo del proyecto. Para ello se decidió en primer lugar construir la batería de indicadores que iban a permitir valorar cada tramo de cañada. Para ello se partió de la base de considerar los usos autorizados por la legislación (a los que se tratará de organizar jerárquicamente) y los elementos prioritarios que vienen marcados en la normativa.

Empezando por el segundo de los puntos se optó por considerar que la Red Principal de La Rioja era, en todo caso, el elemento viario preferente <sup>11</sup>. Por tanto se estableció que este bloque, con independencia de la puntuación de cada uno de sus tramos pudiera obtener, tendría la categoría de **recorridos conservables**.

De igual modo se consideró la necesidad de conservar como vías pecuarias todos aquellos tramos que presentaran coincidencia con infraestructuras ya existentes y compatibles con los usos de las vías pecuarias. Estas infraestructuras, con carácter longitudinal, son dos: cortafuegos y senderos.

Se procedió así a organizar una batería de indicadores para poder analizar el resto de las vías pecuarias. Para ello se organizaron en cuatro bloques atendiendo a lo establecido en la normativa:

- Aspectos relacionados con el tránsito y uso ganadero
- Aspectos relacionados con la actividad recreativa
- Aspectos relacionados con la conservación del patrimonio natural y cultural
- Criterios de continuidad

No se han valorado los usos compatibles por las siguientes razones:

- Todas las vías pecuarias pueden ser susceptibles de paso de maquinaria
- La falta de indicadores reales para poder establecer diferencias entre tramos
- El propio concepto de compatible, que indica una idea de concurrir, pero desde una posición distinta (diferente de los usos específicos). Es decir, no definen conceptualmente la vía pecuaria.

Se planteó en este momento un primer factor de ponderación en base a estos criterios que quedaron determinados por los usos:

- 50% para el uso principal = uso pecuario.
- 50% para uso complementario= usos recreativos (como el senderismo, ocio, educativos,...) y contribución a la conservación del medio ambiente y el paisaje.
- A los senderos coincidentes con vías pecuarias o que soportan cortafuegos se decidió

---

<sup>11</sup> Como ya se ha comentado se puede consultar el listado completo de los segmentos afectados por la Red Principal en el anexo II.



aplicarle el mismo criterio que a la Red Principal<sup>12</sup> por dos razones:

- La inversión pública ya realizada en los mismos que debe ser protegida, conservada y valorada.
  - El directo criterio de aplicación de los usos complementarios que quedan ya reflejados mediante la realidad del hecho positivo de una intervención previa.
- ➔ El criterio de continuidad se valora con carácter independiente a fin de garantizar, cuando sea necesario, la continuación imprescindible en una infraestructura de comunicación y, por tanto, se determina manualmente.

## 5.2 Indicadores

### 5.2.1 Aspectos relacionados con el uso ganadero

Como se analizó al hablar de la normativa, el uso de tránsito ganadero es el objetivo principal de los caminos pecuarios. Tienen además una especial utilidad en lo que respecta a la ganadería trashumante, pero también a la extensiva.

Como indicador de referencia se analizó la importancia de la cabaña ganadera por términos municipales medida en unidades ganaderas y diferenciando entre granjería intensiva y extensiva. Para ello se realizó una serie de capas cartográficas temáticas que contemplaban la cabaña de vacuno, de ovino y de caprino, todas ellas en régimen extensivo. Los censos ganaderos de extensivo utilizados, facilitados por la Consejería de Agricultura y Desarrollo Rural, son los siguientes:

#### Ganado vacuno

Nº DE COMARCA	NOMBRE DEL MUNICIPIO	Nº REBAÑOS	Nº CABEZAS
2	ANGUIANO	5	342
2	BRIEVA DE CAMEROS	6	319
2	CANALES DE LA SIERRA	3	221
2	CASTROVIEJO	4	367
2	EZCARAY	14	1.304
2	MANSILLA	2	43
2	OJACASTRO	7	407
2	PAZUENGOS	6	273
2	PEDROSO	3	176
2	TOBIA	2	48
2	VALGAÑON	2	132
2	VENTROSA	1	244

<sup>12</sup> A pesar de su valoración como tramos a conservar, estos recorridos se han puntuado en las tablas para disponer de una información general de su valor caso de no existir las condiciones de tratamiento de excepcionalidad. Este criterio no se aplica a las vías de la Red Principal al estar reconocido su estatus reglamentariamente.



2	VILLAVELAYO	3	327
2	VINIEGRA DE ABAJO	3	275
2	VINIEGRA DE ARRIBA	5	401
2	ZORRAQUIN	2	99
<b>TOTAL SIERRA RIOJA ALTA</b>		<b>68</b>	<b>4.978</b>
4	AJAMIL	6	330
4	ALMARZA DE CAMEROS	2	132
4	CABEZON DE CAMEROS	3	201
4	GALLINERO DE CAMEROS	1	59
4	HORNILLOS DE CAMEROS	2	71
4	JALON DE CAMEROS	3	218
4	LAGUNA DE CAMEROS	8	545
4	LUMBRERAS	7	838
4	MURO DE CAMEROS	3	400
4	NESTARES	2	152
4	NIEVA DE CAMEROS	4	446
4	ORTIGOSA DE CAMEROS	5	230
4	PINILLOS	1	56
4	RABANERA	3	215
4	SAN ROMAN DE CAMEROS	10	518
4	SOTO EN CAMEROS	4	315
4	TERROBA	1	119
4	TORRECILLA EN CAMEROS	4	347
4	TORRE EN CAMEROS	4	407
4	VIGUERA	9	552
4	VILLANUEVA DE CAMEROS	1	83
4	VILLOSLADA DE CAMEROS	13	534
<b>TOTAL SIERRA RIOJA MEDIA</b>		<b>96</b>	<b>6.768</b>
6	ARNEDILLO	2	70
6	ENCISO	5	419
6	MUNILLA	4	346
6	ROBRES DEL CASTILLO	3	172
6	ZARZOSA	2	66
<b>TOTAL SIERRA RIOJA BAJA</b>		<b>16</b>	<b>1.073</b>
<b>TOTAL GANADO VACUNO</b>		<b>180</b>	<b>12.819</b>

### Ganado ovino

Nº DE COMARCA	NOMBRE DEL MUNICIPIO	Nº REBAÑOS	Nº CABEZAS
2	ANGUIANO	12	3.108
2	BRIEVA DE CAMEROS	4	2.095
2	CANALES DE LA SIERRA	2	1.657



2	CASTROVIEJO	3	603
2	EZCARAY	3	641
2	MANSILLA	6	3.475
2	MATUTE	1	728
2	OJACASTRO	3	671
2	PEDROSO	2	1.075
2	TOBIA	1	138
2	VALGAÑÓN	4	1.487
2	VENTROSA	4	1.963
2	VILLAVELAYO	5	889
2	VINIEGRA DE ABAJO	1	473
2	VINIEGRA DE ARRIBA	2	1.824
2	ZORRAQUIN	1	23
SIERRA RIOJA ALTA		54	20.850
4	ALMARZA DE CAMEROS	2	940
4	HORNILLOS DE CAMEROS	1	11
4	JALON DE CAMEROS	1	1.205
4	LAGUNA DE CAMEROS	1	122
4	LUMBRERAS	4	1.165
4	MURO DE CAMEROS	1	310
4	NIEVA DE CAMEROS	1	440
4	ORTIGOSA DE CAMEROS	2	1.248
4	PINILLOS	1	376
4	RABANERA	1	271
4	SAN ROMAN DE CAMEROS	2	761
4	SOTO EN CAMEROS	1	378
4	TORRECILLA EN CAMEROS	2	177
4	TORRE EN CAMEROS	2	663
4	VIGUERA	4	744
4	VILLOSLADA DE CAMEROS	7	2.176
SIERRA RIOJA MEDIA		33	10.987
6	ARNEDILLO	5	3.547
6	CORNAGO	6	3.925
6	ENCISO	3	781
6	MURO DE AGUAS	5	3.737
6	NAVAJUN	2	542
6	PREJANO	2	2.610
6	ROBRES DEL CASTILLO	1	459
SIERRA RIOJA BAJA		24	15.601
TOTAL GANADO OVINO		111	47.438

## Ganado caprino



Nº DE COMARCA	NOMBRE DEL MUNICIPIO	Nº REBAÑOS	Nº CABEZAS
2	ANGUIANO	9	228
2	BRIEVA DE CAMEROS	2	434
2	CASTROVIEJO	2	33
2	EZCARAY	1	66
2	MANSILLA	3	110
2	OJACASTRO	2	312
2	PEDROSO	3	277
2	VALGAÑÓN	1	1
2	VENTROSA	5	595
2	VILLAVELAYO	1	56
2	VINIEGRA DE ABAJO	3	178
2	ZORRAQUIN	1	4
SIERRA RIOJA ALTA		33	2.294
4	ALMARZA DE CAMEROS	3	123
4	HORNILLOS DE CAMEROS	1	32
4	JALON DE CAMEROS	1	134
4	LAGUNA DE CAMEROS	1	24
4	MURO DE CAMEROS	1	16
4	NESTARES	2	16
4	NIEVA DE CAMEROS	1	34
4	ORTIGOSA DE CAMEROS	1	28
4	RABANERA	1	3
4	SAN ROMAN DE CAMEROS	3	126
4	SOTO EN CAMEROS	1	4
4	TERROBA	1	3
4	TORRECILLA EN CAMEROS	1	419
4	TORRE EN CAMEROS	1	22
4	VIGUERA	2	46
4	VILLOSLADA DE CAMEROS	1	9
SIERRA RIOJA MEDIA		22	1.039
6	ARNEDILLO	5	237
6	CORNAGO	7	235
6	ENCISO	4	60
6	MUNILLA	1	137
6	MURO DE AGUAS	5	141
6	NAVAJUN	1	9
6	PREJANO	2	270
6	ROBRES DEL CASTILLO	2	115
6	ZARZOSA	1	25
SIERRA RIOJA BAJA		28	1.229
TOTAL GANADO CAPRINO		83	4.562



La carga de ganadería extensiva total por unidades ganaderas y por municipios es la siguiente:

MUNICIPIO	CARGA (UGM) <sup>13</sup>
AJAMIL	330
ALMARZA DE CAMEROS	291
ANGUIANO	842
ARNEDILLO	638
BRIEVA DE CAMEROS	698
CABEZON DE CAMEROS	201
CANALES DE LA SIERRA	470
CASTROVIEJO	462
CORNAGO	624
ENCISO	545
EZCARAY	1.410
GALLINERO DE CAMEROS	59
HORNILLOS DE CAMEROS	77
JALON DE CAMEROS	419
LAGUNA DE CAMEROS	567
LUMBRERAS	1.013
MANSILLA	581
MATUTE	109
MUNILLA	367
MURO DE AGUAS	582
MURO DE CAMEROS	449
NAVAJUN	83
NESTARES	154
NIEVA DE CAMEROS	517
OJACASTRO	554
ORTIGOSA DE CAMEROS	421
PAZUENGOS	273
PEDROSO	379
PINILLOS	112
PREJANO	432
RABANERA	256
ROBRES DEL CASTILLO	258
SAN ROMAN DE CAMEROS	651
SOTO EN CAMEROS	372
TERROBA	119
TOBIA	69
TORRE EN CAMEROS	510

<sup>13</sup> 1 cabeza de ganado bovino = 1 UGM ; 0,15 UGM = 1 cabeza ganado ovino o caprino



TORRECILLA EN CAMEROS	436
VALGAÑÓN	355
VENTROSA	628
VIGUERA	671
VILLANUEVA DE CAMEROS	83
VILLAVELAYO	469
VILLOSLADA DE CAMEROS	862
VINIEGRA DE ABAJO	373
VINIEGRA DE ARRIBA	675
ZARZOSA	70
ZORRAQUIN	103
<b>TOTAL CARGA GANADERA</b>	<b>20.620</b>

A partir de aquí se realizaron los cálculos oportunos y de ahí se obtuvieron los tramos de vías pecuarias que afectaban a jurisdicciones con carga de ganado extensivo expresadas, como ya se ha comentado, en unidades ganaderas (la relación de tramos puede consultarse en el anexo III de este documento).

### **5.2.2 Aspectos relacionados con el ocio y la actividad turística**

Para desarrollar este apartado se consideró la oferta alojativa a partir de los datos existentes en la Dirección General de Turismo así como las áreas recreativas<sup>14</sup>. Para ello se prepararon, a partir de los datos obtenidos, las correspondientes capas temáticas.

En el caso de la oferta alojativa se consideró la existencia de plazas a menos de 5.000 metros de la vía pecuaria. Esta distancia, una duración de paseo de hora y media, es considerada como de referencia<sup>15</sup> en la práctica de un senderismo de carácter familiar/ de entretenimiento. En el caso de las áreas recreativas la distancia a partir de la cual se consideró su influencia sobre la vía fue de 200 metros. Se desechó la primera idea de coincidencia con la vía al estimar que en ocasiones ésta no era posible por razones técnicas. Igualmente al considerar que no debe ser una infraestructura superpuesta a la vía (por las dificultades que su instalación pudiera generar con el tránsito ganadero) pero sí vinculada en razón de proximidad o colindancia. Una vez realizados los cruces oportunos se elaboraron las capas de tramos vinculados con la actividad turística. En el anexo IV de este documento se pueden ver las coincidencias de las vías pecuarias con los senderos.

### **5.2.3 Aspectos relacionados con la protección del patrimonio natural**

---

<sup>14</sup> Conviene recordar que las coincidencias de red cañariega con senderos ya ha sido considerada como criterio directo de priorización de la vía pecuaria afectada.

<sup>15</sup> Se considera que distancias mayores se corresponden con un público ya especializado.



En este apartado se ha realizado un estudio de la relación espacial existente entre la red de vías pecuarias y el territorio englobado en las diferentes figuras de protección medioambiental contempladas en el territorio de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Para este análisis, se ha realizado la superposición directa de las diferentes capas temáticas existentes con la red viaria. Las figuras de protección que se han analizado son las siguientes:

- Espacios Naturales Protegidos:
  - Red Natura 2000.
    - LICs
    - ZEPAs
  - Parque Natural de la Sierra de Cebollera.
  - Reserva Natural del los Sotos de Alfaro.
- Reserva de la Biosfera.
- Convenio RAMSAR. Únicamente afecta a una vía pecuaria que, debido a que sobre la misma discurre un sendero de la red, está incluida como permanente.
- Plan Especial de Protección del Medio Natural (PEPMAN).
- Valores naturales
  - Fauna y flora protegidas
  - Árboles singulares
  - Puntos de interés geominero
- Masas boscosas
- Valor del paisaje

En La Rioja se han designado 6 **Lugares de Importancia Comunitaria** que ocupan 167.611 hectáreas, más del 35% de la superficie de la región. Estos espacios, con la excepción de los Sotos y Riberas del Ebro, están declaradas a su vez desde el año 1989 como Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Estas zonas son:

- Obarenes- Sierra de Cantabria
- Sierra de Alcarama y Valle del Alhama
- Peñas de Iregua- Leza- Jubera
- Peñas de Arnedillo, Peñalmonte y Peña Isasa
- Sierras de la Demanda, Urbión, Cebollera y Cameros
- Sotos y Riberas del Ebro

Los datos de estas informaciones pueden consultarse en el anexo V de este documento.

La **Reserva de la Biosfera de La Rioja** es una zona de especial valor ecológico reconocida por la UNESCO, donde se busca el desarrollo de sus habitantes en consonancia con la conservación del entorno. Engloba los Valles del Leza, Jubera, Cidacos y Alhama. El Consejo Internacional del Programa Hombre y Biosfera (M&B) de la UNESCO declaró los Valles del Leza, Jubera, Cidacos y Alhama Reserva de la Biosfera, el 9 de julio de 2003.

La Reserva se encuentra en el límite sur oriental de La Rioja y ocupa casi un 24% del territorio regional (119.669 ha) repartidas entre las zonas núcleo (5.537 ha), zonas periféricas (11.760 ha) y zonas de transición (102.372 ha). En total 40 municipios; 27 términos municipales incluidos totalmente en la Reserva y 13 parcialmente. En el caso de la Reserva el criterio



utilizado fue también el de coincidencia con la vía. La relación de tramos se puede consultar en el anexo VI de este documento.

El Parque Natural de la **Sierra de Cebollera** constituye un territorio de alto valor natural debido a la notable diversidad de los ecosistemas representados y del elevado grado de conservación que presenta. Se trata, además, de un enclave estratégico en el Sistema Ibérico Norte, con notable presencia de endemismos botánicos, formaciones vegetales y especies animales singulares, ejemplos relevantes de geomorfología glacial, etc. Su Plan de Uso y Gestión contempla la protección de las vías pecuarias incluidas en su territorio. La relación de tramos afectados puede consultarse en el anexo VII y su selección se ha hecho por coincidencia con la superficie del parque.

Las **Riberas del Ebro en Alfaro**, son unos de los pocos lugares de La Rioja donde los bosques fluviales han conseguido mantener unas aceptables condiciones naturales después de la presión antrópica que han sufrido a lo largo de los siglos pasados. Debido a su carácter relíctico así como a su estado de conservación, fue declarado como espacio natural protegido de La Rioja con la categoría de Reserva Natural<sup>16</sup>.

El convenio **RAMSAR** protege el conjunto de humedales del Urbión, que es un ecosistema de alta montaña que ha permanecido durante miles de años aislado en plena región mediterránea. A los pies del Urbión, en su vertiente riojana, los fenómenos glaciares han dibujado este conjunto de diez lagunas: una permanente y típicamente alpina; el resto, mucho más pequeñas. En su conjunto, las lagunas y su cuenca de recepción, abarcan una superficie con un total de 81,3 ha.

Existen áreas de especial interés para especies protegidas de **fauna**. En concreto tres especies (águila perdicera, perdiz pardilla y sisón) son las que motivan las medidas de protección sobre estos espacios que han sido considerados en su coincidencia con las vías pecuarias. Los tramos afectados por esta medida de protección pueden consultarse en el anexo VIII de este documento.

En el caso de la **flora protegida**, la relación con la vía pecuaria se estableció en una distancia de referencia de la misma de 50 metros. En el caso de la fauna la superposición fue de coincidencia directa con las áreas de presencia de las correspondientes especies. Para los **árboles singulares** se estableció una distancia de 1000 metros (15 minutos andando para un excursionista medio), distancia que se estima de referencia para desviarse de un trazado para descubrir un punto singular. Las correspondientes relaciones de tramos de vía pecuaria afectados por estas medidas de protección se pueden leer en el anexo IX.

Se consideró también de interés la coincidencia de las vías pecuarias con **masas forestales**. En esta ocasión también se realizó el análisis atendiendo a la coincidencia de las mismas con los caminos pastoriles; su relación se puede analizar en el anexo X de este documento.

En La Rioja, la amplitud de los ejemplos notables en los diversos ámbitos **geológicos** considerados: geomorfológico, estructural, hidrogeológico, paleontológico, estratigráfico, mineralógico y minero, han determinado el hecho de que en su territorio se hayan

---

<sup>16</sup> Tras la realización del trabajo se constata que en éste espacio no hay ningún tramo de vía pecuaria.

considerado 42 singularidades geológico mineras incluyendo en los mismos algunas infraestructuras interpretativas (museo y centros). En este caso se ha considerado una afectación de hasta 5 km (la distancia estimada como senderismo de paseo como ya hemos comentado) por considerar algunos de sus puntos de especial interés turístico y por poder servir las vías como ruta de acceso para otros. En un primer momento se pensó en eliminar de la lista las referencias a museos y centros de interpretación, descartándose al final esta opción por mantener el criterio de unidad de las medidas de protección. La relación de tramos afectados puede consultarse en el anexo XI.

Se han considerado igualmente la relación de las vías pecuarias con los paisajes de alto valor. Hay que destacar en este caso el hecho de estimar las vías pecuarias como unos elementos configuradores del paisaje, aspecto de gran interés. Se han tenido en cuenta para la valoración de interés los paisajes catalogados en el inventario de paisajes de La Rioja con calidad 4 y 5. El criterio utilizado ha sido el de coincidencia. Los tramos se pueden observar en el anexo XII.

El P.E.P.M.A.N. tiene por objeto establecer las medidas necesarias, en el orden urbanístico y territorial, para asegurar la protección, conservación, catalogación y mejora de los espacios naturales, del paisaje y del medio físico rural, teniendo en cuenta la Red de Espacios Protegidos de La Rioja. Fue elaborado por la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio y aprobado definitivamente por su Consejero el 28 de junio de 1988. El P.E.P.M.A.N. no clasifica ni ordena el suelo, sólo establece unas categorías según sus cualidades físicas y valores y fija ciertas limitaciones de uso para preservarlas. El P.E.P.M.A.N. va a ser sustituido por la Directriz de Protección de Suelo No Urbanizable, aunque en la trabajo hemos conservado la información de P.E.P.M.A.N. por ser la documentación cartográfica que se ha utilizado al ser la disponible en el momento de realizar este trabajo. En lo que hace relación a este trabajo se han considerado las vías afectadas por esta nueva directriz en su coincidencia con las vías pecuarias. La relación de tramos figura en el anexo XIII de este documento.

#### **5.2.4 Aspectos relacionados con la protección del patrimonio cultural**

A lo largo de las vías pecuarias se encuentran numerosos bienes de interés cultural, entendiendo cultura en un concepto amplio. Este patrimonio se ha incluido atendiendo a tres razones fundamentales:

- La consideración de la trashumancia y, en consecuencia, de las vías pecuarias como un elemento cultural de primera magnitud. No podemos olvidar que la trashumancia y todo lo que lleva asociado, más que un hecho sectorial, debe ser considerado un hecho de “civilización” (PAONE, 1987).
- La oportunidad de reforzar la protección sobre los elementos patrimoniales mediante la superposición de medidas.
- Su importancia turística y en la industria del ocio.

El volumen de patrimonio cultural en nuestra región es verdaderamente abrumador y constituye uno de los principales activos regionales, aunque no siempre se encuentre suficientemente puesto en valor. No obstante hay que considerar que el trabajo de consolidación y restauración de nuestro patrimonio cultural es una labor continua, sin fin



temporal y que opera a todos los niveles de importancia patrimonial, en un intento de consolidar y/o restaurar todos los elementos posibles, ya que todos tienen su grado de interés. Esto obliga a tener que trabajar con la totalidad de los datos patrimoniales establecidos a día de hoy.

Para ello se han cruzado las vías pecuarias con una base de datos de elementos patrimoniales de 4.254 registros que incluye elementos de diferente tipología y nivel de protección. Todos estos registros disponen de algún criterio de protección incluyendo su consideración de protección en los planes urbanísticos municipales

Se ha establecido un radio de acción desde el elemento a la hora del cruce con la vía pecuaria de 600 metros, ligeramente superior del cinturón de protección que se plantea para los BIC y dentro de las distancias que podemos considerar razonable para la visita desde un recorrido que pudiera soportar la vía pecuaria. La relación de coincidencias con las vías pecuarias se puede consultar en el anexo XIV de esta memoria.

### 5.2.5 Otras consideraciones

A los criterios anteriormente expuestos se les añadió un indicador más, la posibilidad de uso de las vías pecuarias como soporte de infraestructuras contra incendios. En este sentido es interesante destacar que, en algunos montes, las cañadas han servido para el planteamiento y ejecución de cortafuegos. Como se ha indicado, este criterio se considera suficiente para su mantenimiento como vía pecuaria. La relación exacta de los tramos considerados puede consultarse en el anexo XV de este documento.

Por otro lado, la extensa red de vías pecuarias existentes atraviesa en su recorrido extensas superficies arboladas del territorio riojano con diversas características selvícolas.

Estas dos circunstancias pueden aprovecharse en dos sentidos diferentes:

- Dada la anchura de las vías pecuarias, se pueden plantear nuevos cortafuegos aprovechando su recorrido.
- Realizando aperturas de fajas auxiliares apoyadas en las vías pecuarias, se podrían ejecutar nuevas infraestructuras contra incendios en zonas donde la densidad viaria sea deficitaria y las necesidades de infraestructuras requieran nuevas vías de comunicación.

Finalmente, y para el mantenimiento general de las infraestructuras, el uso del ganado como elemento ejecutor del mantenimiento del entorno se debería seguir considerando como hasta ahora se hace desde la Dirección General de Medio Natural.

Además se añadió un último criterio que fue el factor “**continuidad**”. Este es un indicador introducido con carácter manual para garantizar la inclusión de tramos que, no disponiendo de la puntuación necesaria para ser incluido, fuera de mantenimiento imprescindible para garantizar la continuidad lineal de vías que presentaban el interés suficiente para entrar en la categoría de conservable. Este ajuste se realizó manualmente, pero se ha respetado en todo caso la puntuación basada en los criterios objetivables para, en el futuro, poder realizar nuevas evaluaciones que partan de la información general. Para ello se estableció un nuevo indicador



que fue puntuado con 0 en todos los casos, salvo en aquellos en los que determinados tramos debían ser incluidos por razones de continuidad (y, lógicamente no había obtenido la puntuación mínima) en las que se les valoró con una puntuación suficiente (e igual para todos) para poder superar el corte. La relación de estos tramos de continuidad se pueden observar en el anexo XVI de este documento.

### 5.3 Criterios de ponderación de los indicadores

Los diferentes aspectos analizados, han proporcionado un denso conjunto de datos que se han agrupado en diferentes bases de datos, teniendo en cuenta su temática. Para poder realizar una evaluación conjunta de todos los valores obtenidos y poder ponderarlos, se han integrado las diferentes bases de datos en una aplicación de Tablas dinámicas Excel que ha permitido el análisis conjunto de las características de las vías y precisarlos para los diferentes tramos en los que se hayan divididas.

En primer lugar se determinaron las vías pecuarias que, en cualquier caso, debían ser respetadas, algunas de ellas ya comentadas. Estas vías no se puntuaron al prevalecer su carácter de permanentes. Fueron las siguientes:

- Las pertenecientes a la Red Principal
- Las coincidentes con los senderos
- Las utilizadas en la lucha contra los incendios forestales

No obstante, se realizó también su ponderación para poder disponer de un mejor conocimiento de la red y su valoración general. Esto permitirá en el futuro poder disponer de información para, en su caso, poder cambiar los criterios o la toma de decisiones.

Para la realización de este análisis era necesario otorgar un peso relativo a cada uno de los valores indicados. Se estableció una puntuación máxima para el total de las vías pecuarias que quedó fijado en 1000 puntos, de los que 500 se otorgaron a la carga ganadera y los otros 500 se repartieron entre los restantes criterios. Es decir, la suma de todos los puntos posibles de todos los tramos no pueden superar 500 puntos en cada uno de los dos criterios.

Estos puntos se reparten en función a los valores de cada zona. En el caso de la ganadería el valor de los puntos es directamente proporcional a las unidades ganaderas. Así la valoración se hace considerando que todos los tramos incluidos en un término municipal con ganadería extensiva reciben los mismos puntos en este concepto.

Para los 500 puntos restantes se estableció un criterio de reparto en base a otorgar a cada uno de los indicadores que componen el índice un valor relativo. El reparto de estos puntos fue una labor compleja. Al final se decidió proceder de la siguiente manera:

- Protección de fauna y flora, un 40% del total (repartido en 20% para cada uno)
- Espacios protegidos<sup>17</sup> (parque, LIC, PEPMAN y Reserva de la Biosfera), un 40%.

---

<sup>17</sup> Como se indicó en su momento en la zona RAMSAR sólo existe un pequeño tramo de vía que pertenece a la red principal, por lo que no se ha valorado al ser una categoría a conservar en cualquier caso.



(repartido en un 10% por cada uno)

- Patrimonio cultural: 10% (repartido en un 8% para BIC y 2% para otros elementos patrimoniales protegidos)
- Otros elementos: 10%

En la siguiente tabla podemos ver los repartos definitivos de las puntuaciones:

CAMPO ESTUDIADO	PORCENTAJE SOBRE LOS PUNTOS DE VALORES DE OCIO Y AMBIENTALES (500)	PORCENTAJE SOBRE TOTAL PUNTOS (1000)	PUNTOS POSIBLES
Árbol singular	1	0,5	5
Calidad paisaje 4-5	1	0,5	5
Área recreativa	1	0,5	5
Parque natural	10	5	50
LIC	10	5	50
PEPMAN	10	5	50
Flora protegida	20	10	100
Fauna protegida	20	10	100
MUP	1	0,5	5
Reserva Biosfera	10	5	50
PIGS	2	1	10
Alojamiento	2	1	10
Bosques	2	1	10
BIC	8	4	40
Patrimonio	2	1	10

Para obtener el factor de reparto de los puntos, se ha tenido en cuenta el número total de valores contenidos en las vías pecuarias, obtenido mediante el uso de la aplicación de las tablas dinámicas. El número total de elementos a considerar ha sido el siguiente:

CAMPO ESTUDIADO	ELEMENTOS TOTALES
Árbol singular	168
Calidad paisaje 4-5	1.240
Área recreativa	87
Parque natural	24
LIC	567
DPSNU	1.524
Flora protegida	7
Fauna protegida	296
MUP	1.242
Reserva Biosfera	978
PIGS	1.599
Alojamiento	1.916
Bosques	2.301



BIC	1.158
Patrimonio	2.630
UGM	481.881

Por poner un ejemplo hay 168 coincidencias (según los parámetros establecidos) entre tramos de vías pecuarias y árboles singulares. Cada uno de ellos tiene una puntuación obtenida mediante la división del total de puntos que le corresponden a este apartado (5), entre el número de casos aparecidos y este número se multiplica por el número de coincidencias de un tramo específico. Así cada coincidencia vale  $5/168= 0,0297$ . Si un tramo coincide con dos árboles singulares, la puntuación que obtiene es de 0,0594.

De esta manera, y para cada una de las categorías se ha obtenido los puntos exactos por elemento que se aplicaban en relación con su presencia en cada tramo. Así por ejemplo por cada unidad ganadera que aparecía relacionada con un tramo de vía pecuaria esta recibía 0,001 puntos (el resultado de dividir 500 puntos entre las 481.881 unidades existentes).

Para una mejor facilidad de la realización de los cálculos se ha procedido a la confección de una tabla Excel dinámica que permita poder procesar todo este gran volumen de información de manera que se puedan obtener los datos concretos sobre cada uno de los indicadores y de los totales a partir de una única herramienta. Además este procedimiento permite poder establecer modificación o cambios en los criterios de valoración de una manera muy rápida, al partir de un sistema vinculado de los datos base. De esta manera se puede proceder a modificar criterios o actualizar datos de referencia (situación que se puede producir a lo largo del tiempo), con un mínimo esfuerzo.

De igual manera se ha construido un proyecto SIG que permite disponer de la cartografía detallada de todos los resultados de las diferentes combinaciones de datos.<sup>18</sup>

Por último, y teniendo en cuenta que no todos los tramos en los que se encontraban divididas las vías pecuarias eran de la misma longitud, se ha procedido a establecer un ajuste sacando un valor por unidad de longitud que es lo que, finalmente ha permitido realizar un análisis comparable de las distintas puntuaciones obtenidas.

A partir de aquí se procedió a los trabajos de creación de bases de datos, capas cartográficas, cálculos de valoración y todos los pasos necesarios para poder conseguir el objetivo de obtener una estructuración valorada y comparable de todos y cada uno de los puntos de la red, pudiendo por tanto ordenar todo el trazado por el valor real de cada segmento de ruta. En el anexo XVII se pueden observar las puntuaciones obtenidas por cada uno de los tramos.

Hay que decir que, antes de optar por la valoración final de las proporciones se hicieron distintas pruebas modificando los porcentajes y los resultados obtenidos fueron muy similares, lo que nos indica que el hecho de haber considerado una lista amplia de indicadores, ha permitido el objetivar de una manera importante el resultado final.

---

<sup>18</sup> Esta información se facilita en soporte magnético.



## 6 Principales resultados

Los principales resultados obtenidos de los cálculos realizados son los siguientes:

- Los kilómetros de vía que se establecen como de **conservación** independientemente de su valoración, en base a los criterios definidos en el apartado metodológico, son los siguientes:
  - **Red Principal**: 672,93 km
  - **Red de senderos**: 383,14 km
  - **Red de cortafuegos**: 123,38 km
  - **TOTAL** (descontando superposiciones entre las tres capas): **988,30 km**
- El resto de las vías han sido evaluadas en base a los parámetros definidos anteriormente<sup>19</sup>. La tabla completa de segmentos se puede observar en el anexo XVIII, ordenados por el valor de la puntuación (ver mapas 30 y 31).
- Se han realizado a su vez algunos ajustes manuales sobre algunos tramos en aras a garantizar, como ya se ha explicado la continuidad de los mismos.
- Exceptuando los tramos que se recomienda como de obligada conservación, han sido evaluados otros **1.218** tramos de vía que engloban un trazado de **2.753,1 km** de recorrido.
- Se propone desarrollar una estrategia de paulatina desafectación en tramos de vías pecuarias que no alcancen los **0,2 puntos** de evaluación de funcionalidad (ver mapa 32), puntuación que se ha establecido como referencia para determinar que la utilidad que los trazados pueden prestar respecto al uso definido en la reglamentación de vías pecuarias no cumple con los objetivos.
- Aplicando este criterio podemos considerar que **2.142,6 km** de vías no cumplen el papel para el que en su día fueron determinados como vías, por lo que pueden ser susceptibles de ser desafectadas. Esto supone un **57,3% del total** de la red existente en la actualidad.

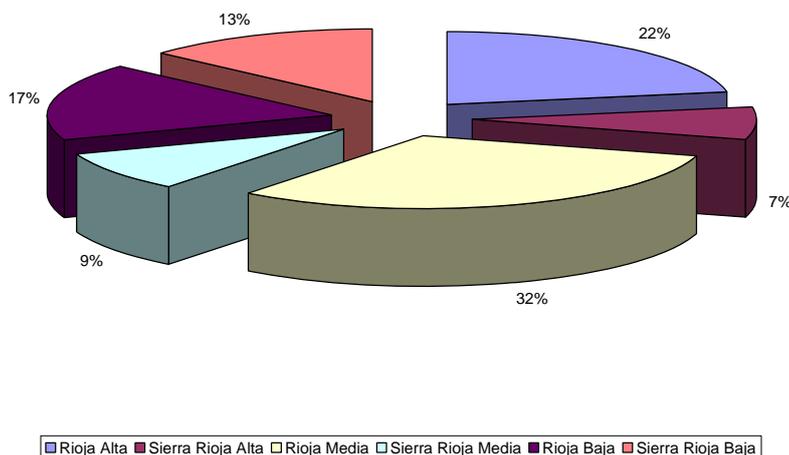
La distribución territorial de los tramos potencialmente desclasificables no es homogénea en la región. Así el 32% de los kilómetros contabilizados pertenecen a Rioja Media y un 22% a Rioja Alta. Por el contrario la Sierra de la Rioja Alta solo representa el 7% y la Sierra Rioja Media un 9%. Por lo que respecta al número de tramos la diferencia es también muy significativa. Rioja Alta y Rioja Media representan el 38 y el 33% de los mismos. Las sierras de nuevo presentan unos valores mucho menores: 4% la Alta, 5% la media y 8% la baja. (ver mapas 34 y 35)

---

<sup>19</sup> Se han evaluado en realidad la totalidad de manera que estos datos puedan servir de referencia para futuras actuaciones.



### % de Kilómetros potencialmente excluibles



En la elaboración de los resultados también se han respetado los tramos que se encuentran consignados en la cartografía disponible en la Comunidad Autónoma. Esto se justifica por dos razones:

- El hecho de ser la herramienta disponible, lo que simplifica la tarea a pesar del ya comentado ajuste necesario para compensar estas diferencias. De esta manera el material puede ser utilizado por cualquier técnico que disponga de los datos de base sin necesidad de tener que hacer modificaciones.
- El poder contar con un material fijo de análisis que no es modificado por el propio análisis, lo que permite disponer de una herramienta perdurable en el tiempo. Si las consecuencias del estudio modificaran la organización de los datos, los criterios, tablas y herramientas definidos no serían útiles para poder desarrollar nuevas valoraciones, lo que obligaría en cada posible revisión a tener que partir de cero.

Así, y mediante la metodología utilizada, se puede proceder al estudio de los datos (y a la aplicación de las medidas que fueran menester) por la mínima unidad de análisis definida en los estudios de vías pecuarias de la Comunidad.

En todo caso, y como se explica más adelante, se ha realizado un análisis para determinar una estructura potencial de senderos en La Rioja que creará una red más amplia en base a los senderos existentes hoy. En este sentido las vías pecuarias pueden jugar un importante papel a la hora de poder servir de soporte para esta futura ampliación de la infraestructura de senderos, por lo que algunos tramos, insistimos que a pesar de no disponer de las puntuaciones establecidas al efecto, se han incluido en las acciones a clasificar.



## 7 Propuestas de actuación

Todo el esfuerzo de valoración desarrollado tiene como objetivo determinar una serie de actuaciones que permitan a corto y medio plazo racionalizar las acciones a emprender sobre las vías. Estas actuaciones las hemos clasificado en dos tipos de intervenciones: las tendentes a la ordenación de las vías en cuanto a la permanencia de su ordenación como tales (prioridades a la hora de desafectar y emprender acciones de clasificación y actuaciones destinadas a poner en valor los usos complementarios de las vías pecuarias.

### 7.1 Acciones de ordenación

Por lo que respecta a las acciones de ordenación de las vías vamos a abordar dos problemas diferentes, la desafectación y los criterios de priorización en la clasificación.

#### 7.1.1 ACCION 1: Desafectación

##### 7.1.1.1 Descripción de la actuación

Por lo que respecta al problema de la desafectación, ya hemos abordado en el apartado 4 de este Plan las causas que pueden o no justificar el proceder a abrir este procedimiento. Queremos insistir en que el planteamiento mantenido a lo largo de este estudio es el **funcionalista** (que creemos que recoge adecuadamente el espíritu de la ley).

Estimamos pues como criterio general que **pueden y/o deben ser desafectados todos aquellos tramos de vía pecuaria que no ofrezcan claras posibilidades de cumplir los objetivos determinados en la normativa** y que son la causa de que se otorgue a estos terrenos un estatus diferenciado.

Respecto al tema de la retirada de la clasificación habría que hacer algunas consideraciones:

- Es una medida de carácter definitivo<sup>20</sup>.
- Puede tener una cierta contestación social desde ciertos ámbitos.
- Implica un trámite complejo.

No obstante, en nuestra opinión, hay razones sobradamente argumentables para que una vía pecuaria deje de serlo. Insistimos de nuevo en la argumentación de la pérdida de función. No sería en todo caso razonable que, paradójicamente, se recurra a las medidas de protección de una serie de espacios desarrollados para garantizar una función que no pueden cumplir en absoluto, para justificar otros usos que poco o nada tienen que ver con el sentido de las vías pecuarias.

---

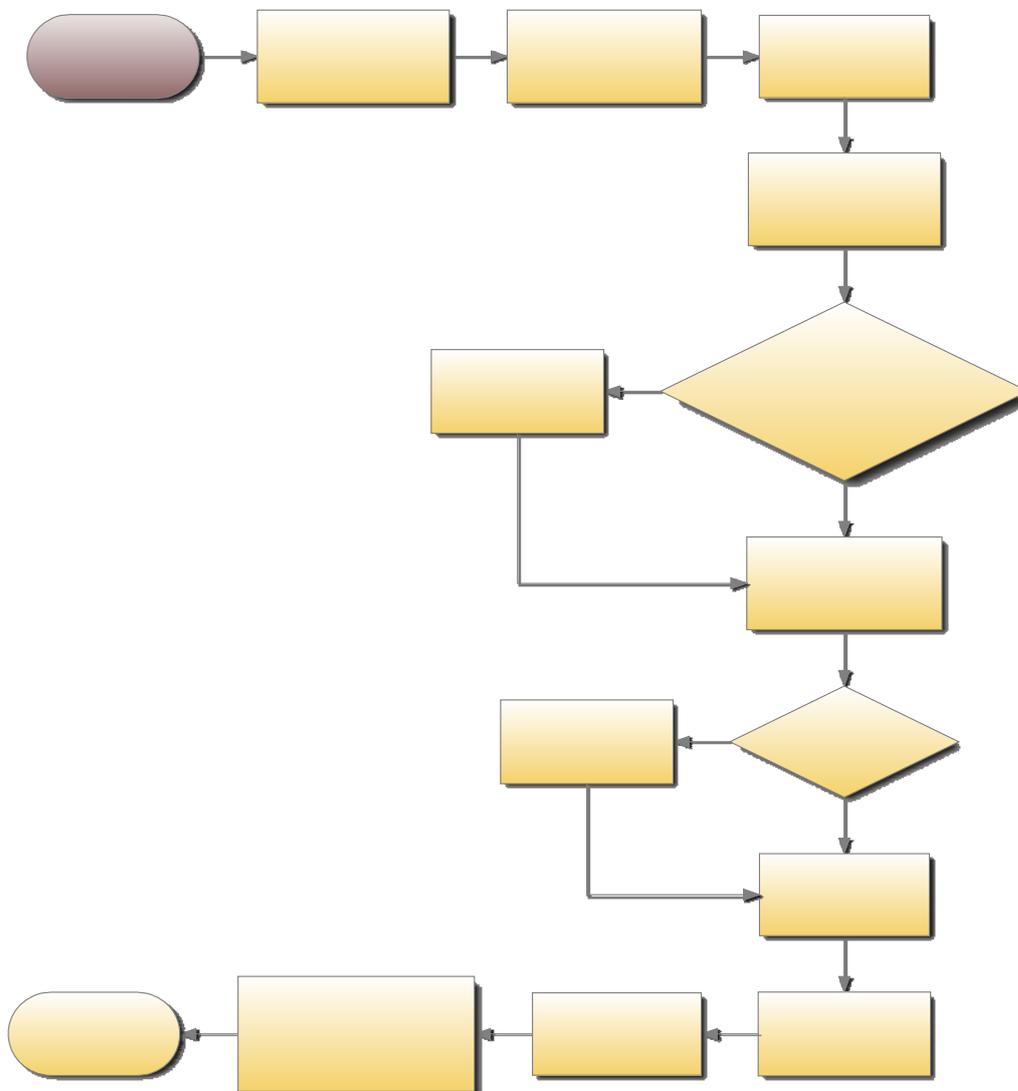
<sup>20</sup> Aunque existe la posibilidad de **calificar** nuevos trazados como nuevas vías pecuarias por determinadas necesidades pecuarias o de otro tipo que pudieran surgir con lo que siempre queda una puerta abierta a una reordenación futura, hay que asumir que un proceso de **desclasificación** puede generar unos efectos a medio plazo prácticamente irreversibles.



En todo caso se propone abordar el proceso de desafectación que en su caso se determine de una manera progresiva por:

- Analizar la respuesta social de la medida y valorar sus consecuencias.
- Ajustar el procedimiento.
- Valorar plazos y costes.
- Evaluar los resultados a medida que estos se produzcan.
- Evaluar en el tiempo los posibles nuevos cambios de uso o necesidades del territorio.

Aunque en el apartado 4 se comentó el proceso que la normativa riojana establece para poder proceder a la desafectación, se presenta ahora un mapa del mismo.





Se proponen a continuación algunos procedimientos para poder desarrollar el Plan en lo que se refiere a la concreción del procedimiento y las prioridades.

El paso 1 del procedimiento hace referencia a la elaboración de una memoria justificativa general de las causas que justifican la desafectación. Para ello se propone una memoria modelo en la que quedan reflejadas las causas que recomiendan la desafectación de los tramos a los que se propone la misma.

El paso 2 establece la búsqueda de fuentes documentales que justifiquen las causas. Para el desarrollo de este punto se plantea el siguiente procedimiento para cada tramo (o conjunto de tramos sucesivos que conformen una vía completa incluida en el expediente). Esta documentación se utilizará como parte de la argumentación justificativa de la memoria particular del tramo en cuestión. Se considera suficiente la búsqueda en las siguientes fuentes:

- Revisión, si existen, de los expedientes de clasificación.
- Revisión, si existen, de los estudios previos.
- Revisión del Archivo de Vías Pecuarias del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- Revisión de las ediciones antiguas disponibles del Instituto Geográfico Nacional.
- Revisión de los datos catastrales.
- Entrevista con un informante local, a propuesta del Ayuntamiento, que pueda aportar información sobre el trazado de la vía.

A la vista de los resultados se pueden dar, a nuestro entender, los siguientes casos generales:

- 1 No existe ninguna documentación acreditativa de que el tramo corresponde con una vía en las fuentes consultadas.

En este caso se propone la justificación de la memoria en base a la no existencia de documentación suficientemente demostrativa para garantizar la vinculación del referido tramo con la consideración de vía pecuaria. En principio, el criterio que se propone es que al no existir información de referencia de la determinación de la superficie y el tramo no tener interés como vía pecuaria, resolverlo de manera más sencilla y económica posible: la de mantener su estatus real retirándola del catálogo de forma eficaz y rápida.

Se propone en ese caso respetar la propiedad catastral establecida (tanto pública, como privada presumiblemente municipal). En caso de ser propiedad de la Comunidad Autónoma, mantener la misma. Caso de no existir en todo o en parte de la misma una propiedad clara los espacios que catastralmente se encuentren en esta situación pasen a patrimonio de la Comunidad Autónoma.

En la memoria justificativa particular se hará referencia a la falta de cumplimiento del correspondiente tramo de las condiciones necesarias para ser considerada vía en base a los criterios de valoración establecidos en el plan<sup>21</sup>. En este sentido se detallarán las causas de la puntuación obtenida y por qué, y en base a ello, se considera recomendable su desafectación.

---

<sup>21</sup> Este apartado será común a todos los supuestos, por lo que se omite a partir de ahora la referencia al mismo, aunque hay que recordar su inclusión en todas las memorias justificativas particulares.



De igual manera se aportará un pequeño informe-resumen sobre el resultado negativo del estudio y si, en base a ellos, es necesario revisar la propuesta o continuar con la tramitación del expediente.

Es de suponer que, al no haber voluntad de reivindicación territorial, las fases de información pública no generen especiales dificultades por parte de Ayuntamientos y particulares ya que el objetivo es, simplemente, normalizar la situación existente de hecho.

2 Sólo existe información oral.

Se procederá del mismo modo del caso anterior. Las fases de exposición pública es previsible que se desarrollen de la misma manera que en el caso anterior.

3 Existe información en la cartografía antigua, con o sin información oral.

Se procederá de la misma manera que en el caso anterior. La información disponible se conservará a fin de poder mantener el archivo histórico de las vías con el mayor volumen de información posible.

4 Existen datos en el Archivo de Vías Pecuarias del Gobierno Central o estudio previo (además de otras informaciones cartográficas u orales).

En ese caso se propone informar detalladamente de la información disponible sobre la superficie afectada. La propuesta en este caso se debería orientar a que los terrenos pasaran a propiedad de la Comunidad Autónoma. Las superficies afectadas por la vía pecuaria están relativamente establecidas, por lo que existe la posibilidad de proceder a su escritura a nombre del Gobierno Regional. En todo caso se propone que la decisión final, a la vista de toda la información disponible, sea dictada por la Consejería de Hacienda.

5 La vía se encuentra clasificada.

Se propone que, al conocer de una manera clara cuál es la superficie afectada, el terreno de la vía pase a la Comunidad Autónoma, procediendo la Consejería de Hacienda al registro de las correspondientes parcelas.

Recordar que todos los criterios de valoración se han realizado por tramos por ser el nivel más preciso al que podíamos acceder. También porque hay determinadas vías que están configuradas exclusivamente por un único tramo. En este sentido buena parte de los trabajos de intervención que propone este Plan se plantean tomando esta unidad como la de referencia.

El trabajar con tramos, si bien nos proporciona la posibilidad de intervenir sobre las unidades elementales más pequeñas, puede resultar en ocasiones muy engorroso desde un punto de vista práctico. Las puntuaciones aparecen repartidas en el territorio, lo que provoca que una intervención con este modelo pueda resultar compleja y costosa.



Por eso, y sin descartar que este pueda ser el sistema ideal para desarrollar el proceso de desclasificación, se propone una alternativa que, a nuestro entender, puede resultar más operativa en la práctica<sup>22</sup>.

Esto consiste en abordar tramos amplios, siguiendo la distribución establecida por la propia Comunidad Autónoma y la distribución municipal. Este sistema, aunque pierde un pequeño nivel de precisión a la hora de ir abordando las actuaciones respetando de manera estricta la priorización de la puntuación, nos ofrece dos ventajas importantes:

- Racionaliza la actuación territorial al abordar trazados continuos. Evita así:
  - Dejar tramos inútiles sin desclasificar junto con otros que ya han sido desclasificados, lo que aumenta la inutilidad del tramo al no tener continuidad.
  - Aborda trazados enteros y, por tanto espacios enteros. Se mantiene además un criterio de intervención lineal (mejor que el de tramos dispersos o por términos municipales) obedeciendo a la propia realidad de las vías.
  - Racionalizar el proceso de documentación de las vías, evitando tener que abordar trabajos repetidos al trabajar en momentos diferentes sobre tramos de una misma vía.
- Abarata costes en los procesos de tramitación de expedientes al optimizar esfuerzos.

Para ello se ha elaborado una tabla (ver anexo XIX) en la que aparecen ordenadas por vías pecuarias, aquellas que serían susceptibles de ser intervenidas de manera global. En la tabla aparece cada vía con la totalidad de sus tramos y la puntuación de cada uno de ellos que puede servir de referencia para las distintas fases de intervención.

Otra opción es abordar las actuaciones por municipios. Es la que nosotros proponemos como criterio de actuación para las fases II y III de este Plan<sup>23</sup>. Este procedimiento presenta a nuestro entender las siguientes ventajas:

- Abaratar los costes del proceso.
- Poder trabajar por zonas territoriales completas evitando duplicidades de procesos.
- Poder realizar revisiones puntuales a la vista de intereses locales no valorados desde un planteamiento de conjunto de zona.

Es en nuestra opinión la opción ideal para abordar un proceso general de desafectación como el que se propone.

---

<sup>22</sup> Esto no quiere decir que el trabajar directamente sobre los tramos no aporte algunas ventajas, pero la racionalidad de los expedientes y de algunos de sus trámites (como la consulta con la administración local y las exposiciones públicas) puedan resultar engorrosos. En todo caso es una opción a tener siempre en cuenta. En nuestra opinión se podrían utilizar también ambos procedimientos de una manera combinada según las circunstancias.

<sup>23</sup> El modelo de trabajar por vías puede ser de utilidad especialmente si se abordan trabajos específicos que, por alguna razón como puede ser el trabajar por cuenca, sea necesario abordar el tema basándonos en un criterio de linealidad que afecte a vías enteras. También puede ser un criterio idóneo para acciones parciales si, finalmente, no se optara por un proceso global.



### 7.1.1.2 Fases de actuación

Para la ejecución de esta parte del Plan se propone la estructuración temporal en tres fases atendiendo a criterios de prioridad.

La propuesta de priorización por fases de las actuaciones viene definida por los planteamientos definidos anteriormente de baja puntuación de los tramos a descalificar y racionalización práctica de los trabajos a desarrollar.

<b>FASE I</b>
<b>Criterio de inclusión de los tramos a desafectar</b>
En esta fase se abordará la desafectación de los tramos que: <ul style="list-style-type: none"><li>▢ Tengan la puntuación mínima</li><li>▢ Se encuentren inconexos o aislados</li></ul>
<b>Justificación</b>
Se abordan los tramos por un lado de menor utilidad y por otro aquellos que deberían resultar más sencillos a la hora de demostrar su falta de funcionalidad como vía pecuaria, lo que simplificará (al menos teóricamente) el desarrollo de las distintas acciones.
<b>Objetivos específicos de esta fase</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▢ Iniciar el proceso de desafectación</li><li>▢ Adquirir experiencia en el procedimiento</li><li>▢ Aclarar el mapa de vías retirando los elementos menos interesantes</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
2 años
<b>Previsión presupuestaria</b>
60.000 €

En primera instancia parecería recomendable desarrollar un primer expediente que pudiera abordar la desafectación de los tramos que obtuvieron una puntuación menor y de algunos tramos de vías que, con una puntuación inferior a 0,2 quedan completamente aislados o descontextualizados de la red. El primer año sería interesante abordar un número reducido y muy evidente de vías (en una dimensión que podría situarse en los 150 km) para poder probar y ajustar los procedimientos.

Estos expedientes, incluyendo la justificación y la búsqueda de la documentación permitirían testar los aspectos considerados anteriormente y, muy especialmente, la respuesta social ante este acto administrativo. De igual manera permitiría adquirir experiencia mediante la



intervención en tramos, la mayoría cortos y en principio sencillo de abordar, para poder evaluar la correcta forma de acometer las grandes fases del proyecto.

En todo caso, en esta primera fase se propone desafectar con una duración de dos años; su relación completa se puede ver en el anexo XX y en el mapa nº 36 y afecta a **440,2 km**.

<b>FASE II</b>
<b>Criterio de inclusión de los tramos a desafectar</b>
Con los tramos a abordar en esta fase se finaliza la desafectación de los tramos incluidos en la zona del valle del Ebro (comarcas Rioja Alta, Rioja Media y Rioja Baja)
<b>Justificación</b>
Se abordan los tramos de las zonas que pueden generar una mayor conflictividad a medio plazo por competencias con otros usos, mala utilización de la vía o uso para fines no adecuados y/o necesidad de disponibilidad de espacio público
<b>Objetivos específicos de esta fase</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Concluir un área geográfica concreta</li><li>➤ Eliminar la posibilidad de mal uso de las vías pecuarias por objetivos ajenos a su propia función</li><li>➤ Eliminar la conflictividad social frente a las vías pecuarias en toda la zona de vocación fundamentalmente agrícola de La Rioja</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
8 años
<b>Previsión presupuestaria</b>
240.000 €. (30.000 €/año)

Esta fase del proyecto se plantea (al igual que se hará con la siguiente) desde una óptica geográfica. Una vez eliminados todos los tramos que quedaban en gran medida descolgados y aquellos municipios cuya red de vías pecuarias no tenía, con carácter general, interés en su conjunto procedemos a abordar el resto del territorio.

Para ello se propone el trabajo mediante un criterio territorial que incluya un conjunto de términos municipales colindantes, que se abordan ya de una manera conjunta. De esta manera se cubre todo el territorio de la región (en esta fase en la zona de valle, aunque este mismo criterio se mantendrá a la hora de desarrollar la fase III) buscando dejar espacios resueltos con



carácter definitivo. La experiencia alcanzada en la fase anterior permitirá tener depurado el procedimiento, lo que facilitará el poder desarrollar la actuación con una mayor celeridad.

En todo caso hay que tener en cuenta que éste es el territorio donde las vías pecuarias generan una mayor tensión. Esta fase será previsiblemente la más compleja de las que hay que llevar a cabo. La desafectación de algunas vías sin duda permitirá aliviar la situación.

Por otro lado, como ya se ha apuntado anteriormente, en la actualidad se quieren utilizar los caminos ganaderos para usos que nada tienen que ver con sus fines, justificando mediante la protección del espacio como vías pecuarias otros intereses completamente diferentes. Esto supone una perversión del objetivo de protección que entraña la condición de vía pecuaria y, desde nuestro punto de vista, una prueba de la necesidad de normalizar esta situación mediante la desafectación. Los datos de los tramos y comarcas se pueden consultar en el anexo XXI de este documento, así como en el plano nº 37 y esta fase abarca **1.024,15 km**.

<b>FASE III</b>
<b>Criterio de inclusión de los tramos a desafectar</b>
Los tramos a abordar en esta fase es finalizar la desafectación de los tramos incluidos en la zona de sierra (comarcas Sierra Rioja Alta, Sierra Rioja Media y Sierra Rioja Baja)
<b>Justificación</b>
Se aborda en último lugar la zona de sierra por ser la zona menos conflictiva en relación con las vías pecuarias. Por otro lado es la zona de la región donde la ganadería extensiva mantiene todavía una cierta presencia y donde queda un residuo, casi testimonial, de la trashumancia. También por ser la zona que, en su conjunto, presenta un mayor interés medio ambiental, e incluso los tramos de menor interés, no generan una especial conflictividad, por lo que no existe una urgencia clara en su intervención.
Además se propone esta zona en último lugar por poder analizar la evolución de algunos factores que se han utilizado en la valoración de las vías pecuarias y que pudieran sufrir en un periodo de tiempo sensiblemente largo (10 años) una transformación importante. Nos referimos fundamentalmente a la ganadería extensiva y a los usos recreativos y de ocio. Por esta razón sería conveniente en este momento realizar una revisión de las puntuaciones establecidas en su momento.
<b>Objetivos específicos de esta fase</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Concluir la normalización de la Red de Vías Pecuarias</li><li>➤ Ajustar la realidad de los caminos ganaderos a la realidad de la ganadería extensiva en la zona de mayor concentración de esta actividad</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
Tras el primer periodo de vigencia
<b>Previsión presupuestaria</b>

-----

Como se ha comentado es interesante poder realizar una revisión de los criterios de valoración de la red transcurrido un periodo de 10 años. La compleja situación actual de la ganadería hace que sea imposible en este momento prever hacia donde puede evolucionar el sector. Hay que hacer notar que, al menos con los datos actuales, la tendencia parece ser de descenso de la cabaña extensiva.

Esta situación puede modificar de manera importante los criterios de valoración que en el momento actual se ha realizado sobre el conjunto de la red riojana y, muy especialmente, esta situación puede afectar a la sierra.

Para la revisión es necesario recordar en su momento que los criterios de puntuación se realizaron sobre el total de las vías pecuarias existentes en el año 2010, situación que en ese momento será muy diferente. Por tanto el análisis debería hacerse teniendo en cuenta esta situación y la propia realidad del momento en que se realice la revisión.

Los datos de los tramos y comarcas se pueden consultar en el anexo XXII de este documento, así como en el plano nº 38 y afecta a **538,9 km**. No obstante y a la vista de los resultados obtenidos durante la ejecución del presente plan, se propone una revisión detallada de este apartado antes de su ejecución.

### **7.1.1.3 Otros aspectos a valorar**

Un problema frecuente para la correcta protección de las vías pecuarias, al igual que la de otros espacios o puntos de interés social protegidos por alguna normativa, es la dificultad de conocer la realidad de la delimitación de los territorios afectados en los sistemas más populares de consulta de datos.

La inclusión de la información de las vías pecuarias en estas herramientas contribuirá a nuestro entender de forma notable a cumplir el objetivo de protección de la red y simplificará notablemente la localización de puntos conflictivos para poder establecer igualmente criterios de priorización de algunas actuaciones, en especial cuando se pudieran detectar situaciones de riesgo urgente o de graves alteraciones de las vías.

En este sentido son varias las Comunidades Autónomas que ya están trabajando en este sentido y se está planteando un debate sobre si este tipo de acciones no terminarán siendo a medio y largo plazo más determinantes que los procesos de deslinde y, sobre todo, amojonamiento en campo; o al menos una herramienta complementaria que en el futuro sea verdaderamente imprescindible.

Para poder poner en marcha acciones eficaces en este sentido sería necesario desarrollar avances en los siguientes aspectos:

- Alcanzar un acuerdo con Catastro para incluir en los planos catastrales los polígonos ocupados por las vías pecuarias como terrenos propiedad de la Comunidad Autónoma con la denominación de Vía Pecuaria. Esto tendría a nuestro entender una serie de ventajas:



- Determinación de vías de máxima intrusión, aspecto que podría ser un factor importante a la hora de priorizar los trabajos de clasificación, en aquellas que se encuentren en situación de máximo riesgo.
  - Disponer de un sistema de alarma cuando determinados propietarios quieran proceder a la inscripción de la superficie que pueda afectar a vía pecuaria.
  - Difundir para uso público la red de caminos ganaderos desde la óptica de que se protege mejor lo conocido que lo desconocido.
- Id. con SIGPAC

Esta acción queda apuntada como de carácter transversal que, si bien no incluye ninguna acción directa en la ejecución del Plan que se propone, plantea una línea de trabajo a futuro a considerar por las ventajas que su puesta en marcha puede generar para el conocimiento y protección de las vías pecuarias en un futuro.

### **7.1.2 ACCION 2: Clasificación**

En primer lugar recordar los criterios que se han considerado como vías a conservar en cualquier caso y, por tanto, susceptibles (si no lo están ya) a sufrir un proceso de clasificación:

- Red principal
- Vías pecuarias que soportan senderos
- Vías pecuarias que soportan infraestructuras y/o equipamientos

Este se plantearía como el sector prioritario de intervención de ordenación. A estos habría que sumar aquellos que, por su uso trashumante, necesiten de alguna intervención. Este número de cañadas es muy reducido y en general, se está actuando o se ha actuado ya sobre ellas. Buen ejemplo de ello es la intervención que se está realizando en el Alto Najerilla para buscar una alternativa a la Cañada Real de Santa Coloma por la que la circulación de rebaños trashumantes, aunque de forma muy ocasional, todavía se produce y el trazado actual presenta un gran número de inconvenientes para el tránsito ganadero.

Respecto al resto de las vías pecuarias con puntuación suficiente para intervenir en su conservación, proponemos los siguientes criterios:

- Tramos sobre recorridos de especial interés.
- Tramos que faciliten la continuidad de vías, evitando así que queden tramos aislados y que la función de comunicación se garantice al máximo nivel.
- Tramos que enlacen la red principal, favoreciendo el concepto de malla.
- Tramos que se soliciten como soporte de senderos y otros usos recreativos.

También se han seleccionado una serie de tramos de vías pecuarias que, a pesar de no cumplir ninguno de los requisitos establecidos en la fase de selección y baremación, pueden jugar un papel importante en estructurar en un futuro la red de senderos de La Rioja. Estos tramos se han elegido a la vista de la red actual y de las posibles necesidades futuras que la infraestructura senderística pudiera tener en nuestra región.

El criterio que se ha utilizado a la hora de priorizar el recorrido de las vías pecuarias y los senderos es el que se está utilizando últimamente en algunos foros de senderismo y es el de



considerar que en realidad, no se debería plantear tanto un concepto de recorridos aislados, sino la idea de malla. Los senderos y las vías pecuarias son una red viaria que ha permitido a lo largo de los siglos el desplazarse de un lugar a otro. Y por tanto el recorrido aislado pierde protagonismo frente al concepto de red. Estructurar esa red en la medida de lo posible es uno de los objetivos de esta propuesta.

Las actuaciones concretas se periodifican también en tres fases como en el caso anterior.

En la fase I se apuesta por los recorridos con más uso turístico teniendo en cuenta que la red principal se encuentra ya prácticamente clasificada.

## FASE I

### Acción a desarrollar

Proceder a la clasificación y señalización de los tramos de vía pecuaria coincidentes con:

- Camino de Santiago
- GR 93 Sierras de La Rioja
- GR 190 Altos Valles Ibéricos
- GR 99 Camino Natural del Ebro
- Vía Romana del Iregua

Proceder a una señalización de recuerdo de los tramos coincidentes con vías pecuarias de los caminos indicados, señalización que se propone hacer mediante mojones de piedra.

### Justificación

En la actualidad estos son los cuatro senderos de mayor repercusión turística en La Rioja. El Camino de Santiago sin duda el más transitado y el que va a mantener la hegemonía en el tiempo. El GR 93, el 190 y el GR 99 Caminos Naturales del Ebro en los que se han realizado grandes inversiones tanto en infraestructura como en lo que respecta a posicionamiento y promoción. Y, por último, la Vía Romana del Iregua, recorrido que se encuentra igualmente completamente equipado, con un recorrido inferior a los anteriores, pero de alto valor paisajístico y cultural.

Coinciden total o parcialmente con caminos ganaderos y algunos tramos ya se encuentran clasificados, pero son todavía numerosos los tramos que, a pesar de esta importante coincidencia, no se han abordado.



Su clara delimitación lineal permitiría abordar directamente el proceso de clasificación.

#### Objetivos específicos de esta fase

- Contribuir a proteger y garantizar la existencia de las vías pecuarias y los senderos, a la vez que se les refuerza la imagen.
- Desarrollar una estrategia de unidades reales finalizadas.

#### Periodo de ejecución

3 años

#### Previsión presupuestaria

45.000 € (15.000 €/año)

El Camino de Santiago es la ruta turística más importante de Europa y, claro está, de La Rioja. Su doble consideración de Itinerario Cultural Europeo y de Patrimonio de la Humanidad le aporta un prestigio internacional al que se suma su casi mítica consideración. La Ruta Jacobea tiene una serie de estrategias de protección a la que la consideración de vía pecuaria puede reforzar.

Es sin duda una de las rutas preferentes desde un punto de vista de uso turístico, por lo que sería recomendable el poder contar con la correspondiente delimitación precisa del trazado. Esto además generaría un entorno de protección al trazado de la ruta de peregrinación, combinando así cuidado paisajístico del Camino, protección ambiental, protección del patrimonio cultural y mejora de la calidad turística del destino.

El GR 93 “Sierras de La Rioja” en el primer GR que se realiza en nuestra Comunidad Autónoma. Su trazado coincide parcialmente con algunas vías pecuarias, algunas ya de hecho clasificadas. Por las mismas razones expuestas en el caso del Camino de Santiago, aunque obviamente la afluencia de visitantes aquí es mucho menor, se propone abordar los trabajos de este trazado.

Aunque con menor uso, hay que recordar que el valor ambiental de los parajes que recorre es alto, que se dispone de una completa información del mismo, que se encuentra en perfectas condiciones y que su homologación ha sido recientemente renovada. En este caso la coincidencia con cañadas le otorga además un valor añadido dadas las características del producto.

El Camino Natural del Ebro es otro GR (el 99) de reciente creación que discurre paralelo al río en todo su recorrido desde el nacimiento a la desembocadura. El sendero se encuentra en el tramo riojano completamente finalizado en lo que se refiere a su equipamiento y se encuentra en perfectas condiciones de uso.

Este GR afecta a varias comunidades autónomas y, aunque su reciente creación hace difícil todavía su evaluación, tiene unas grandes posibilidades de desarrollo, tanto desde el punto de vista de estricta actividad senderística, como desde algunos aspectos temáticos.



La Vía Romana del Iregua es un recorrido que aprovecha el antiguo recorrido de este camino histórico que asciende por este valle. El sendero se encuentra perfectamente señalado y balizado y cuenta además con documentación informativa completa.

En el mapa 39 se pueden observar los trazados de estas vías y el 40 las coincidencias de estos senderos con vías pecuarias y superpuestas las que ya están clasificadas. La cartografía disponible hace presuponer que, por pequeños desajustes, algunos tramos no aparecen exactamente coincidentes aunque podríamos presuponer que sí lo son<sup>24</sup>. Por esta razón, durante la realización de los trabajos debería desarrollarse también un ajuste de la cartografía allí donde fuera necesario. Del mismo modo se puede observar en el citado plano que algunos de los tramos que se proponen clasificar incluyen recorridos fuera de los itinerarios propuestos. Esto se debe al criterio establecido desde el principio del trabajo de respetar los tramos marcados aunque en el momento de abordar la ejecución habrá que valorar si se mantiene o no este criterio<sup>25</sup>. La distancia coincidente con vía pecuaria es de **218,8 km** (mapa 40). De éstos, algunos tramos ya se encuentran clasificados, siendo la distancia total a intervenir de **161,6 km**. Los tramos correspondientes se pueden consultar en el anexo XXIII.

En la Fase II se plantea la intervención sobre una serie de vías pecuarias que, por su trazado, pueden jugar un importante papel en la estrategia de estructuración de la red de senderos de La Rioja. Como se comentó anteriormente, la tendencia actual en la vertebración de los territorios mediante redes de senderismo apuntan a la idea de crear redes de caminos más que trazados de senderos individuales, retomando para el diseño de los senderos la idea de infraestructura viaria caminera, en este caso para fines fundamentalmente de ocio y no de comunicación como era el planteamiento de la caminería tradicional; pero el criterio que se utiliza es similar<sup>26</sup>.

En este sentido se ha priorizado, manteniendo el criterio de unión en red, el unir senderos (especialmente los más significativos de la región como pueden ser los ya citados GR 93 Sierras de La Rioja y sus variantes, Camino de Santiago, GR 99 Camino Natural del Ebro, Vías Verdes y Calzada Romana del Iregua) y crear bucles de recorridos que incrementen la posibilidad de combinar recorridos, tanto a pie como en bicicleta u otros medios de transporte no mecanizados (como el turismo ecuestre).

Es por tanto una acción doble encaminada a clasificar las Vías Pecuarias priorizando desde la perspectiva de favorecer de manera paralela la creación de una red de senderos de proyección

---

<sup>24</sup> Al realizar el análisis se ha marcado un área de influencia a los senderos de 50 metros para favorecer precisamente ese ámbito de coincidencia.

<sup>25</sup> En nuestra opinión, y desde el punto de vista estrictamente relacionado con el objetivo que se plantea en esta fase, no sería necesario.

<sup>26</sup> Esto afecta incluso al sistema de señalización. Así en la actualidad en muchos lugares se señala ya, además de indicando los colores de los senderos, con señales informativas topográficas: distancia y/o tiempo a una localidad, a un punto de interés o de referencia, paraje singular, etcétera. Así la información ya no es exclusivamente para un sendero marcado, sino para moverse por el territorio que, así recupera su protagonismo.



regional<sup>27</sup>. También se han priorizado algunos tramos de los senderos principales coincidentes con tramos de vías pecuarias todavía no clasificados.

<b>FASE II</b>
<b>Acción a desarrollar</b>
Proceder a la clasificación de los tramos de vía pecuaria para ampliar la red básica de senderos de ámbito regional de la Comunidad Autónoma de La Rioja.
<b>Justificación</b>
La Rioja cuenta ya con una importante red de senderos. La configuración de red de las vías pecuarias presentan una excelente oportunidad para poder crear una red caminera que permita, dentro de las últimas tendencias de el sendero como estructura viaria para caminantes y ciclistas, trazar un mapa de tránsito pedestre en la región.
<b>Objetivos específicos de esta fase</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Vincular la actividad de ocio con las vías pecuarias.</li><li>➤ Generar valor añadido en los senderos haciendo emerger su condición de vía pecuaria en los tramos de coincidencia.</li><li>➤ Priorizar los objetivos de regulación en base a los usos establecidos en la Ley de Vías Pecuarias.</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
5 años

<sup>27</sup> Más adelante se exponen los criterios con los que se ha desarrollado esta red y la justificación de la estrategia planteada. En todo caso avanzar la importancia que se otorga a disponer de una red territorial que, superando el concepto individual de cada sendero, facilite el poder asentar las bases de una auténtica red viaria de caminos pedestres que permitan recorrer toda la región.



#### Previsión presupuestaria

100.000 € (20.000 €/año)

Para la determinación de los tramos se ha procedido a realizar un minucioso análisis de la red cañariega existente así como de la de senderos. Se ha considerado igualmente que para la creación de esta red se debe y se puede utilizar igualmente la Red Principal de vías pecuarias. La representación de la estructuración de la red caminera recreativa basada en vías pecuarias se puede observar en el mapa 41. De estas vías, algunas se encuentran ya clasificadas y otras pendientes de clasificación. En el mapa 42 se pueden observar, de estas vías, cuáles se encuentran en cada una de estas situaciones.

De este análisis se han definido una serie de kilómetros de vía a clasificar. El total a clasificar es de **292 km**. Los tramos correspondientes se pueden consultar en el anexo XXIV.

La Fase III de este proceso se destina a la clasificación de los tramos de vías pecuarias que afectan a senderos y no han sido intervenidos hasta el momento. En este sentido tenemos que destacar que es necesario tomar una decisión de intervención entre dos opciones. Por un lado, como se ha mantenido en principio en la organización del Plan, intervenir por el tramo completo delimitado de la vía afectado por el sendero. Hay que tener en cuenta no obstante que en muchos de los casos el tramo coincidente con el sendero respecto a la longitud total del tramo de vía pecuaria es muy reducido. Por tanto se podría tomar también la opción de clasificar estrictamente el tramo afectado. Para ello, en nuestra opinión sería necesario realizar un estudio de detalle de estas coincidencias previo a tomar la decisión final de intervención. En ese sentido los datos que se ofrecen en la cartografía son los de coincidencia real.

Existe también el problema de la delimitación exacta de los anchos de muchas vías pecuarias (en el momento actual desconocido) para poder precisar también algunas afectaciones.

#### FASE III

##### Acción a desarrollar

Proceder a la clasificación y señalización de los tramos de las vías pecuarias coincidentes con senderos que no han sido intervenidos en otras fases del Plan.

##### Justificación

Sin duda el senderismo es una de las actividades compatibles con las vías pecuarias que va a tener una mayor continuidad. Para una correcta conservación y adecuación de estos espacios es recomendable que su espacio se encuentre claramente protegido mediante la finalización de los correspondientes expedientes administrativos.

##### Objetivos específicos de esta fase

- Conseguir la clasificación de todos los tramos de vía pecuaria coincidente con senderos.



<ul style="list-style-type: none"> <li>Garantizar la condición de vía pecuaria a futuro en estos tramos.</li> </ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
Tras el primer periodo de vigencia
<b>Previsión presupuestaria</b>
-----

El mapa 43 nos muestra las coincidencias de vías pecuarias no clasificadas con senderos actuales; lógicamente están ya excluidos los tramos de GRs abordados anteriormente. Información sobre los tramos se puede ver en el anexo XXV. En total, se trataría de clasificar **200,4 km** de vía. En todo caso y como se ha indicado, esta parte necesitaría un estudio de detalle para su delimitación final.

Por último procedería el clasificar el resto de las vías pecuarias existentes en La Rioja y que dentro de la evaluación realizada presenten el nivel suficiente de interés. Esta fase se deja en último lugar porque, aunque se considera necesaria, no se considera prioritaria. El escenario ideal sería aquel en el que todas las vías pecuarias del catálogo hubieran sido clasificadas. No obstante hay que entender que es una labor que no puede realizarse en un plazo corto de tiempo, como también que en este momento, e insistiendo en su necesidad, no es un objetivo urgente.

Desde ese punto de vista, y con la dimensión en el tiempo que este Plan presenta, sería recomendable realizar un análisis en el momento de comenzar la fase para, a la vista de los acontecimientos y de la marcha del propio Plan, determinar la priorización de actuaciones que determinen cuales son los tramos a intervenir.

<b>FASE IV</b>
<b>Acción a desarrollar</b>
Proceder a la clasificación y señalización de los tramos de las vías pecuarias que permitan terminar este proceso en la Comunidad Autónoma de La Rioja.
<b>Justificación</b>
El ideal en la conservación de las vías pecuarias es que todas y cada una de ellas contaran con el correspondiente expediente de clasificación terminado. Esta es la mejor manera de

garantizar en el tiempo su conservación.

En el nivel de desarrollo del Plan en el que se aborda esta fase, una gran parte de las vías de la región se encontrarán ya en esta situación. Por otra parte, existirá un elevado nivel de vías que habrán perdido esta categoría, por lo que el escenario será más simple que en el periodo precedente, lo que no excluye para que se deba continuar con el proceso hasta completar la clasificación de la totalidad de la red.

#### Objetivos específicos de esta fase

- Conseguir la clasificación de la totalidad de la red de vías pecuarias de La Rioja

#### Periodo de ejecución

Tras el primer periodo de vigencia del Plan

#### Previsión presupuestaria

-----

## 7.2 Acciones de puesta en valor

Un segundo bloque de actuaciones son las destinadas a favorecer el uso y la puesta en valor en función a los usos establecidos en la normativa. Hay que considerar que algunos de estos usos necesitan para un desarrollo adecuado o mejora de los mismos, de una serie de actuaciones que posibiliten y/o faciliten su utilización.

### 7.2.1 ACCION 1. Usos pecuarios

Esta acción tiene **carácter transversal**, y por tanto es una intervención a considerar en todas y cada una de las actuaciones que se desarrollen sobre las vías pecuarias.

#### ACCION TRANSVERSAL

##### Acción a desarrollar

Realizar intervenciones en las vías pecuarias destinadas específicamente al manejo ganadero, garantizando los tránsitos y otras necesidades de los ganaderos para el correcto funcionamiento de su actividad, tanto en lo que se refiere a la trashumancia propiamente dicha, como a los usos extensivos.

##### Justificación

Las vías pecuarias son ante todo rutas ganaderas; éste es su uso principal. Para una correcta utilización por parte de los ganaderos trashumantes y extensivos, es necesario que las cañadas, además de disponer de continuidad de paso, reúnan otra serie de características sin las que la utilidad para los ganaderos no deja de ser muy discutible.

##### Objetivos específicos de esta fase



<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Garantizar la funcionalidad ganadera de las vías pecuarias.</li><li>➤ Contribuir al mantenimiento de la ganadería trashumante y extensiva.</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
Todo el periodo de desarrollo del Plan
<b>Previsión presupuestaria</b>
A evaluar en cada caso

Se trata de poder completar el servicio que la red cañariega tiene que prestar a los usos pecuarios. No podemos olvidar, como ya se ha comentado, que la función de la vía no es solo de paso, sino que además tiene que prestar otros servicios inherentes al manejo ganadero.

Entre estos usos podemos destacar, en relación con el tema que nos ocupa, los siguientes:

- Tránsito
- Servicio de alimento=necesidad de pastizal
- Agua y abrevadero
- Cerramiento y estancia
- Sanidad animal

Respecto al tema del tránsito no vamos a realizar más recomendaciones de actuación que las que, obviamente, sean suficientes para dejar un paso suficiente al tránsito ganadero sin especiales dificultades. En este sentido recordar algunos aspectos significativos:

- En intervenciones de obras públicas:
  - Considerar en los informes de autorización de modificación de uso que es necesario dejar un paso suficiente y que esto implica:
    - Un ancho razonable que, en nuestra opinión, no debería ser menor de 5 metros.
    - Cuando implique túnel, una altura suficiente, en nuestra opinión no inferior a tres metros y medio (pensando en un tránsito seguro para jinetes).
    - El color negro dificulta el paso de los animales, si el túnel es largo conviene dejar un espacio iluminado central que evite que los animales se asusten.
    - Señalizar adecuadamente las vías pecuarias en su coincidencia o cruce con carreteras. En este sentido, además de la señal correspondiente de animales domésticos sueltos, conviene poner información complementaria como debajo de la misma, cañada o el ganado tiene preferencia, para informar al conductor de la posible situación que pudiera producirse. Es de utilidad regular la velocidad en estos pasos.
  - En intervenciones sobre el firme:
    - Evitar superficies que puedan ser resbaladizas o puedan dañar las pezuñas de los animales. En especial tener cuidado con las largas superficies encementadas; las vías pecuarias deberían evitarlas siempre que no sea imprescindible. Además esto no resulta un problema especial para las maquinarias agrícolas.
    - Evitar la circulación de aguas de escorrentía por las vías, en especial por las



zonas de pendiente. En este sentido recordar la idoneidad de dejar previstas salidas de agua que corten los arrastres y dirijan el agua hacia los exteriores del camino.

- En pendientes muy pronunciadas es recomendable empedrar la vía para evitar que los animales destrocen el espacio de paso. Esta es una medida costosa, pero que protege el sentido viario. Es de aplicación en cuestas de ancho moderado.
- En cerramientos:
  - No se pueden cortar vías pecuarias con pasos canadienses.
  - En caso de ser necesario por alguna razón colocar portillas que crucen la vía, éstas deberán poder abrirse sin dificultad para garantizar el paso.
  - Los estrechamientos que se pudieran producir por algún cerramiento deben ser los menores posibles. En especial hay que tener cuidado con los cruces de las vías pecuarias con las carreteras y la colocación de biondas de las carreteras, que deben garantizar un paso suficiente para el ganado.

Respecto a la situación de la necesaria disponibilidad de alimentos en la vía pecuaria, recordar que **es imprescindible la disponibilidad de pasto** en la misma. Para ello será necesario, en especial en las más afectadas por uso ganadero, abrir pastizal en la misma evitando además de esta manera su cierre al paso de ganado.

Otro aspecto a considerar es la recomendación de mantener un cierto cuidado de los pastizales utilizados habitualmente de cara a poder certificar sistemas de calidad cárnica, como ecológico.

## **7.2.2 ACCION 2. Usos recreativos**

Los usos de ocio se consideran desde el punto de vista de la utilización de la vía pecuaria como elemento viario para usos turísticos- recreativos. Hay que recordar que una parte de las actuaciones coincidentes con este uso han sido ya definidas en apartados anteriores, por lo que en este apartado solo se incluyen acciones no abordadas ya y que pretenden completar el desarrollo de la oferta senderista vinculada con las vías pecuarias.

### **7.2.2.1 Adecuación de las vías pecuarias como soporte de senderos recreativos y educativos.**

Las Vías Pecuarias son un excelente apoyo para servir de soporte a caminos destinados a usos recreativos y educativos. Tres son las razones fundamentales que basan esta afirmación:

- Su condición de caminos históricos.
- El alto valor natural y paisajístico de los parajes por donde discurre.
- Su estructura en red.



Las intervenciones para uso recreativo deben estar orientadas a partir de una serie de principios metodológicos de intervención de los senderos. Hay que pensar que el objetivo es destinar estos caminos fundamentalmente a la práctica de una actividad: el senderismo, una actividad relativamente nueva en nuestro país<sup>28</sup>. En todo caso conviene tener presente una cierta evolución en la conceptualización del senderismo. Así en un primer momento se plantea el senderismo como una actividad centrada exclusivamente en el ejercicio físico de caminar por senderos balizados, una actividad “*deportiva no competitiva, que se realiza sobre caminos balizados, preferentemente tradicionales, ubicados en el medio natural*” (FEDME, 2001). Sin embargo esta definición de la práctica del senderismo con el concepto de exclusividad sobre senderos balizados no es contemplada de esta manera por las grandes asociaciones senderistas europeas. Dicho de otro modo: el balizamiento no es el factor definitorio ni de los caminos a caminar (valga la redundancia), ni de la propia actividad. De hecho la propia FEDME en el años 2003, modificaría una postura que había mantenido con fuerza hasta ese momento y redefiniría el senderismo como “*actividad deportiva y recreativa que consiste en recorrer a pie caminos señalizados o no, preferentemente tradicionales*” (FEDME, 2003. citado por Campillo, 2010)<sup>29</sup>. Hay que destacar dos aspectos en esta nueva definición. En primer lugar la incorporación del término recreativo, lo que incluye dentro de la práctica del senderismo a una elevado volumen de personas que no tienen interés deportivo en su práctica, sino simplemente recreativo, de disfrute. Esta situación viene a reconocer una situación que ya desde hacía mucho tiempo se venía produciendo de hecho y que los organismos Federativos, con un lógico componente deportivo por la naturaleza de la institución, negaban; esta situación pone de hecho a la propia Federación en un plano importante pero no exclusivo a la hora de abordar el problema de la planificación y ordenación del senderismo. La segunda es el reconocimiento de que no es el balizamiento (y por tanto la señalización homologada) la que define la actividad y que, por tanto, existen otras posibilidades. Esto de nuevo es reconocer una situación de hecho.

En este sentido podríamos volver a una idea del senderismo similar al excursionismo de principios del siglo XX: realización de excursiones a pie sin especiales dificultades técnicas, con el objetivo de disfrutar y conocer los entornos naturales y rurales y su patrimonio<sup>30</sup>.

Es importante considerar también, aunque sea someramente quiénes son los destinatarios o consumidores de esta actividad, el público que finalmente va a utilizar los caminos:

- La relación de la red viaria pedestre con el turismo. En este sentido es preciso asumir que debemos trabajar con un criterio orientado a la demanda considerando su volumen real, su perfil y sus necesidades. Aunque no podemos desarrollar aquí un

---

<sup>28</sup> Aunque el excursionismo a pie tiene una larga historia en nuestro país, el senderismo balizado tal y como se entiende en Europa, se desarrolla en nuestro país de una manera tardía. El primer GR es el GR 7 y el primer tramo se inauguraría en 1975.

<sup>29</sup> Esta definición surge del II Seminario de Espacios Naturales Protegidos y Deportes de Montaña.

<sup>30</sup> Basado en Campillo & López, 2010. Hay que tener no obstante en cuenta que existen senderos de alta montaña, destinados a un público montañero técnicamente cualificado. En nuestra opinión esta práctica, con un componente deportivo mucho más marcado, queda fuera del concepto de senderismo.



análisis completo de la demanda de senderos, si nos gustaría al menos establecer una estructura simplificada de la misma que pueda servir de orientación inicial en la planificación de la red de senderos. Estas categorías básicas las podemos concretar en las siguientes:

- Senderistas en sentido estricto: público cuya principal actividad en su tiempo libre o, al menos en el que dedica a nuestro destino, es caminar. Realizan caminos de desarrollo medio o largo, con diferentes niveles de dificultad adecuados a sus condiciones físicas y edad. Las características y atractivo del recorrido es una motivación importante a la hora de seleccionar el destino. Son relativamente poco exigentes con las infraestructuras, aunque demandan el buen estado de los caminos, la conservación del paisaje y una adecuada información.
  - Paseantes: turistas que disfrutan realizando paseos al aire libre, pero sin una especial motivación o dedicación a la hora de abordar el trazado. Disfrutan con senderos que combinan recursos, de poca dificultad y recorrido corto. El sendero no es un motivo fundamental en la elección de destino, aunque si su existencia influye como recurso complementario en la elección.
  - Senderistas temáticos: son aquellos para los que el sendero y el caminar es un elemento complementario para la práctica de una actividad temática como observación de fauna y flora, arquitectura popular, conocimiento del patrimonio rural, peregrinaciones o romerías, fotografía,... El sendero es un elemento imprescindible pero complementario. En todo caso la disponibilidad de buenos equipamientos viarios (y temáticos) son un factor de selección de destino.
- Su utilización por la población local como espacio de paseo y recreo, situación que en algunos caminos es o será el uso principal. En todo caso es un fin que puede justificar en sí mismo la intervención.
  - Su utilidad como recurso educativo. Es decir un elemento patrimonial que nos permite aproximar a los individuos a una realidad que interpretamos de manera que les sea más accesible y comprensible, favoreciendo así su desarrollo vital, incrementando la sensibilidad hacia determinadas realidades naturales y culturales y estimulando la identidad y la cohesión social.

Hay que valorar además la aparición de un sector que podemos empezar a considerar como ya consolidado: el cicloturismo. Esta modalidad de transitar por los caminos necesita unas infraestructuras que cumplan unos requisitos determinados. No obstante en un alto porcentaje de casos pueden utilizar los mismos soportes viarios<sup>31</sup>.

Es también interesante considerar algunas nuevas tendencias en la práctica del senderismo. En primer lugar una preferencia por parte del público turístico general (paseantes), probablemente el segmento de usuarios más numeroso, de realizar como ya se ha comentado,

---

<sup>31</sup> Desde este punto de vista conviene considerar en el diseño de senderos las posibilidades de compatibilidad de uso de cara a la realización de las obras de infraestructuras necesarias a realizar, las tipologías de señalización, distancias y dificultades e información a facilitar.



recorridos cortos y sencillos. En general entre una y dos horas y con distancias que se pueden situar entre los 4-8 kilómetros<sup>32</sup>. Es recomendable que el punto de salida y el de finalización sean coincidentes por razones de logística; la situación ideal por tanto es la de sendero circular. Hay que tener en cuenta que, además, las velocidades medias de paseo son relativamente lentas, aspecto importante para ajustar adecuadamente la información a facilitar teniendo en cuenta el perfil previsible de utilización del sendero. La planificación de este tipo de senderos es pues necesaria para satisfacer la demanda.

Por otro lado, la tendencia a disfrutar cada vez más del sendero como concepto de red territorial de comunicación (y por tanto de descubrimiento del territorio), idea que se va implantando poco a poco por encima de la idea de recorrido de senderos lineales como un fin es sí mismo. En nuestra opinión esta idea está muy relacionada con el concepto recreativo y de descubrimiento de un espacio: el paseo es una forma de disfrutar y conocer el territorio y es por tanto el territorio, y no la línea, la que tiene un mayor interés.

Esta planificación en red permite diversificar la oferta con la misma infraestructura, ya que son muchas las combinaciones de distancia, dificultad y contenido que se pueden plantear. Esto incrementa las posibilidades del recurso y del destino. En este sentido las vías pecuarias (como buena parte de caminería tradicional) se basan precisamente en este concepto, lo que las posiciona de una manera excelente para servir de soporte a esta infraestructura turística.

Por último hemos de valorar que el incremento de la afición a andar vaya en aumento. En este sentido se nos presentan una serie de factores entre los que podemos destacar:

- El incremento de la sensibilidad ambiental y la valoración del paisaje y el entorno. El turismo de naturaleza es el segmento que se prevé experimentará un mayor crecimiento en los próximos años, siendo el senderismo una herramienta/producto fundamental para el disfrute de muchas de sus modalidades.
- La existencia e incremento de una serie de movimientos sociales tendentes a desarrollar a todos los niveles conceptos de movilidad *lenta* o *dulce* como se viene a denominar la movilidad no motorizada, que introduce a una parte de la población en un concepto de práctica habitual de caminar o pasear en bicicleta.
- El ser considerado como un deporte altamente recomendado y fácilmente practicable por todos los grupos de edad. En este sentido destaca la posibilidad de su realización por la tercera edad, en una sociedad con un alto número de jubilados y con una población con un cada vez mayor número de personas mayores.
- La libre disponibilidad de los caminos, su horario ilimitado y su relativo bajo coste de mantenimiento, que los convierten en unas infraestructuras muy accesibles.

---

<sup>32</sup> Hemos observado por experiencia que existe un cierto “miedo” al concepto de distancia en este tipo de senderistas, probablemente por una falta de experiencia en evaluar las distancias. Así cuando se habla de un kilómetro parece una distancia insalvable, mientras que caminar 15 minutos es algo completamente asumible.

Por último remarcar que, desde una óptica turística<sup>33</sup>, es interesante incrementar la implicación de un número elevado de municipios y de considerar el hecho de vincular el recorrido con los cascos urbanos como un dato del mayor interés. No podemos olvidar que la facturación se produce allí donde se puede consumir y esto sucede fundamentalmente en los espacios habitados. Es la manera también de que la población local tenga la oportunidad de participar, en mayor o menor medida, de los beneficios que la actividad turística pueda generar<sup>34</sup>.

Sobre las intervenciones para la puesta en valor de los senderos podemos hacer las siguientes consideraciones:

## 1 Señalización

La señalización es una de las principales actuaciones a desarrollar en un camino para convertirlo en un sendero de uso recreativo. Es también una de las más costosas, por lo que una correcta planificación de las estrategias de señalización puede suponer importantes ahorros a la hora de abordar la creación de nuevas infraestructuras. Esto es especialmente importante en el caso que nos ocupa, ya que el volumen de vías pecuarias susceptible de ser transformado en caminos es muy elevado.

En este sentido hay que tener presente a la hora de determinar el coste, calidad y durabilidad de la señalización, la facilidad de acceso para reposición. En ocasiones es deseable tender a una señalización de mejores materiales y mayor coste por las dificultades que podría suponer el tener que reponer las mismas.

Podemos distinguir los siguientes tipos de señalización:

### 1.1 Direccional

Es a nuestro entender la fundamental. Su objetivo es garantizar al caminante que pueda llegar a su destino sin perderse. Para ello deberemos disponer de una serie de señalización en puntos de inicio y fin, así como en cruces o puntos conflictivos del recorrido que puedan generar pérdidas en los usuarios. Ésta será fundamentalmente vertical, que es la que garantiza una mayor capacidad de atención en el usuario y una mayor comprensión por el mismo.

A ésta acompañará una señalización de recuerdo o continuidad que tiene como objetivo dar seguridad al transeúnte de que se encuentra en el camino correcto. Sólo tiene esta función y, por tanto, debe estar ajustada a la misma. No se trata así de establecer un recorrido *acordonado* por señales, sino simplemente en largos tramos en los que existe un trazado continuo sin otro tipo de señalización, recordar al usuario que va por buen camino para darle

---

<sup>33</sup> El turismo es una actividad económica cuyo objetivo, no por más veces repetido más veces olvidado, no es conseguir un elevado número de visitantes, sino un elevado gasto económico. Este hecho es independiente de que puedan existir otros tipos de visitantes no vinculados con la propia actividad turística.

<sup>34</sup> Uno de los objetivos del turismo rural es conseguir que los beneficios del turismo repercutan sobre el mayor porcentaje posible de la población local, bien de una manera directa (fundamentalmente a través de la oferta básica) o indirecta.



tranquilidad. Últimamente existe una tendencia a colocar un exceso importante de este tipo de señalización (especialmente balizas) que, además de encarecer notablemente los equipamientos y su mantenimiento, no ofrecen ninguna ventaja real competitiva<sup>35</sup>.

En todo caso hay que considerar que la señalización es un elemento necesario, pero que genera un cierto nivel de impacto que hay que aminorar al máximo. Debe estar toda la necesaria para cumplir correctamente su papel, pero sólo la imprescindible.

### 1.2 Interpretativa

Es la destinada a facilitar la comprensión del patrimonio (natural y/o cultural) que podemos contemplar durante el recorrido. Facilita la satisfacción del visitante durante el recorrido, mejora la competitividad del camino y contribuye a sensibilizar y educar a la población en la defensa y protección del mismo.

Es necesario cuidar su tamaño y adaptación al espacio, evitando grandes formatos, colores estridentes y materiales inadecuados. No son los elementos protagonistas, sino complementarios al recorrido y al entorno<sup>36</sup>.

Deberán realizarse siguiendo los principios generales de las técnicas interpretativas y pensando en el potencial perfil del público destinatario.

Al igual que en el caso anterior recordar que pueden suponer un impacto visual, por lo que deberá restringirse su colocación a los elementos verdaderamente de interés. En el caso de las vías pecuarias es de interés disponer de información interpretativa sobre elementos vinculados a la cultura pastoril, en especial haciendo referencia a elementos o acontecimientos singulares, huyendo de conceptos repetitivos o ampliamente conocidos<sup>37</sup>.

### 1.3 Informativa

En ocasiones es imprescindible ofrecer alguna información sobre el recorrido: distancias, recomendaciones, avisos, regulaciones (por ejemplo prohibición o no recomendación de bicicletas), riesgos posibles, pendientes y dificultades,... Esta información en ocasiones podrá estar integrada en alguno de los soportes anteriores. Recordar la necesidad de integración de la misma.

---

<sup>35</sup> En algunas ocasiones llega a ser contraproducente por razones de mantenimiento, complicado y caro. Si se acostumbra al senderista a una balización a distancia fija (por ejemplo 200 o 300 metros) y en un tramo faltan señales, inmediatamente generará dudas en el usuario, lo que obliga a una permanente actuación sobre la señalización. Es de interés recordar la utilidad y economía de las marcas pintadas (con una cierta estética) o placas de seguimiento.

<sup>36</sup> En este sentido recordar que no por ser de madera tienen que ser señales necesariamente integradas. Recordar también que en los últimos tiempos se abusa en ocasiones del diseño, lo que provoca como consecuencia la colocación de elementos en ocasiones estridentes.

<sup>37</sup> Por ejemplo referencias a contaderos, ermitas o fuentes con tradición pastoril, sucesos particulares, leyendas,... evitando comentar continuamente conceptos como qué es una vía pecuaria, las dimensiones de las mismas o referencias históricas repetitivas.



#### 1.4 De ruta específica

Es la que se destina a un recorrido específico que, por su singularidad o interés, merece un tratamiento singularizado. Es el caso de recorridos como el Camino de Santiago, los GR o, la Cañada Soriana Occidental que, merecen disponer de una señalización acorde con la personalidad de la ruta. En el caso de las vías pecuarias recordar que el sistema tradicional de marcado es el de los mojones, lo que ofrecerá desde la señalización un refuerzo de la imagen de tematización de la ruta.

## 2 Firma

Los mejores firmes para caminar son, simplemente, los habituales de los caminos tradicionales: caminos de tierra, con o sin hierba, o empedrados. Hay que valorar los que son útiles para los recorridos cicloturísticos.

En todo caso, y desde la consideración de los caminos como elementos de nuestro patrimonio cultural, es necesario asumir que los firmes (en especial los empedrados) forman parte de esos conjuntos patrimoniales y, por tanto, deben ser protegidos y conservados. Sin duda este tipo de intervenciones entrañan costes elevados, pero el valor que alcanzan estos caminos es importante (y su valor patrimonial, también).

Considerar que el agua es el principal enemigo de los caminos y que, en la medida de lo posible, hay que establecer las medidas necesarias para minimizar el impacto de las escorrentías.

## 3 Equipamientos de protección

En ocasiones será necesario colocar elementos que garanticen la seguridad de los pasos en puntos críticos que puedan entrañar riesgos para la seguridad de los viandantes o cicloturistas. En este sentido en los proyectos de intervención es necesario contemplar:

### 3.1 Vallas de protección ante precipicios o pasos comprometidos.

Hay que tener en cuenta en todo caso que nos encontramos en el campo y que es imposible (e incluso no siempre recomendable) proteger todos y cada uno de los pasos, limitándose pues estas actuaciones a puntos verdaderamente críticos y/o a senderos con un alto volumen de tránsito.

Recordar que estas medidas de protección necesitan obligatoriamente de una revisión y un mantenimiento permanente. Una medida de protección no segura es doblemente peligrosa<sup>38</sup>.

### 3.2 Elementos para facilitar la superación de obstáculos

Tales como escaleras de mano o de otro tipo, apoyos, clavijas,... Al igual que en el caso anterior necesitan un control permanente.

---

<sup>38</sup> Como ejemplo recordar el desgraciado accidente sucedido hace unos años en la Senda del Oso en Asturias al apoyarse dos senderistas en una barandilla de protección que cedió para hacerse una fotografía.



En todo caso es necesario ofrecer a los usuarios información precisa desde el inicio de la ruta, de la existencia de este tipo de pasos complejos y la dificultad real de los mismos.

#### 4 Fuentes

La disponibilidad de agua hay que entenderla como un factor fundamental en una ruta de senderismo, para lo que habrá que dotar, en la medida de las disponibilidades, de fuentes en buenas condiciones de uso a una distancia recomendada de 2 horas de marcha.

La ausencia de largos tramos sin posibilidad de abastecimiento de agua deberá ser anunciada con antelación.

#### 5 Paso de personas y pasos canadienses

Es frecuente que, a pesar de disponer de servidumbre de paso, sea necesario establecer algunas limitaciones de tránsito ganadero (por ordenación de pastizales fundamentalmente). En el caso de recorridos por vías pecuarias, esta será una situación habitual.

A pesar de que este problema se puede resolver mediante la colocación de porteras que pueden ser abiertas para posibilitar el paso, es recomendable instalar equipamientos que permitan el paso de personas y bicicletas sin necesidad de abrir las portillas, lo que evitará problemas con el cierre de las mismas por dejadez del senderista, olvido o mal cierre. Esto evitará tensiones con la población local.

Recordar que algunos pasos de personas son inviables para bicicletas, lo obliga a pensar correctamente la solución más adecuada para cada sendero en función del uso de la vía.

#### 6 Otros equipamientos

En algunos casos será necesario instalar otro tipo de instalaciones que garanticen el tránsito en puntos concretos. En ocasiones es necesaria la instalación de puentes para superar barrancos o vadear ríos. En los caminos tradicionales es normal que estas infraestructuras estén construidas pero que sea necesaria su restauración o adaptación. Esta se hará respetando los diseños originales, dentro de la ya referida consideración del sistema viario y todos los elementos asociados como un bien patrimonial.

De nuevo insistir en la necesidad de prever un protocolo de conservación y de la planificación de su correspondiente dotación presupuestaria, caso de hacer falta intervenciones de mantenimiento.

Por último, y desde un punto de vista turístico, es necesario planificar unos costes de promoción de los senderos. Si el producto no es conocido, no será utilizado. En este sentido es necesario tener presente que no sólo hay que realizar folletos informativos, sino que hay que definir estrategias de comunicación y posicionamiento de estos recursos. Es decir, es necesario disponer de una estrategia general de marketing para poder alcanzar el éxito y conseguir buenos resultados desde el punto de vista turístico.

Esta estrategia de comunicación no puede limitarse al momento de arranque de una ruta, sino que debe ser mantenido en el tiempo, lo que obliga de nuevo a una previsión presupuestaria para este fin. La mejor forma de conservación de un sendero es su uso. Por tanto hay que



entender este esfuerzo, no ya sólo como una acción destinada a captar visitantes, sino como un elemento fundamental de la viabilidad del sendero.

<b>ACCIÓN TRANSVERSAL</b>
<b>Acción a desarrollar</b>
Adaptar las vías pecuarias a usos senderistas con el objetivo de contar con mejores equipamientos educativos y favorecer el desarrollo sostenible de nuestros territorios mediante la potenciación de un turismo que encuentra en el caminar y en los caminos un motivo de ocio y entretenimiento.
<b>Justificación</b>
Los principales motivos para desarrollar esta acción son los siguientes: <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Auge del turismo de naturaleza y de la práctica del senderismo</li><li>➤ Existencia de una demanda social de este tipo de infraestructuras, tanto a nivel local, como de población flotante turística</li><li>➤ Contribuir al desarrollo sostenible de los territorios rurales de La Rioja</li></ul>
<b>Objetivos específicos de esta fase</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>➤ Valorizar las vías pecuarias, transformándolas en activos territoriales</li><li>➤ Diversificar la oferta de la región</li><li>➤ Mejorar su competitividad en el mercado</li></ul>
<b>Periodo de ejecución</b>
10 años
<b>Previsión presupuestaria</b>
300.000 €. (30.000 €/ año)

Dentro de esta acción general se plantean una serie de acciones concretas priorizadas. Estas acciones se agrupan en las siguientes intervenciones:

- 1 Sendero coincidente con la Vía Pecuaria Logroño – Puerto de Santa Inés (Cañada de Santa Coloma y Cañada Real Galiana).

En concreto se propone como primera ruta de intervención el trazar un recorrido específico y temático sobre la trashumancia y las vías pecuarias. Algunas de las razones que nos recomiendan establecer esta intervención como prioritaria son las siguientes:

- Sería un recorrido que no sólo se soporta en vías pecuarias, sino que **su principal razón de ser** es precisamente el **ser vía pecuaria**, lo que le otorga un valor añadido. Es decir,



sería el ser vía pecuaria **la justificación fundamental** para su uso de ocio<sup>39</sup>.

- Permite **unir un amplio número de GRs** ya existentes como son:
  - GR 93 de las Sierras Riojanas, en sus dos trazados
  - Camino de Santiago
  - Camino Natural del Ebro
  - GR 86
- Permite la salida/finalización desde Logroño, con las ventajas de comunicación que ello supone.
- Es una ruta ya trabajada por un **proyecto de cooperación de los grupos Leader** en todo su recorrido (hasta Valverde de Leganés, en la provincia de Badajoz) y de la que **existe guía** (Publicada por El País – Aguilar).
- El gran **patrimonio** natural y cultural asociado. Podría soportar así un producto turístico que uniera los dos conceptos.
- Podría incluirse de una forma relativamente sencilla en el programa de **Caminos Naturales** y la financiación que para su puesta en valor podría obtenerse.
- Puede ser apoyado nuevamente por los **grupos Leader** y constituir un recorrido de extraordinario interés que, de ser movido en primer lugar por La Rioja, podría ser capitalizado para el desarrollo regional de forma especial.

El trazado de la ruta se puede observar en el plano 44. El recorrido a intervenir en esta ocasión es de **67,7 km**.

## 2 Tramos relacionados con la red principal de vías pecuarias

En estos tramos coincide un triple interés:

- Su importancia como vía pecuaria, clasificada de un modo especial por ser recorridos que podemos considerar estratégicos, por lo que mejorar sus infraestructuras tienen siempre un componente de valor añadido.
- Por la importante presencia de recorridos norte-sur que son excelentes trazados para enlazar los principales senderos riojanos que, en su mayoría, mantienen una dirección este-oeste.
- El encontrarse ya clasificados, lo que favorece que las intervenciones se puedan abordar en cualquier momento por lo menos en lo que se refiere a la delimitación de los espacios a intervenir.

En total esta subfase afectaría a **303,3 km** de tramos de vía y sus trazados se pueden observar en el plano anterior.

## 3 Otros tramos de interés

---

<sup>39</sup> Nos parece de gran interés que, al menos uno de los senderos de la región tenga como argumentación para su creación y posterior disfrute precisamente la actividad trashumante. De esta manera, las vías pecuarias trascienden el hecho de ser simplemente soporte viario de caminantes para transformarse en sí mismas en recursos.



En este apartado se incluyen tramos de vías de pecuarias que pueden servir de soporte a una serie de senderos que contribuyan a completar la malla territorial sobre la red de senderos. Estas intervenciones parten de los conceptos ya expuestos de concebir la red de senderos no tanto como recorridos aislados, sino como una auténtica red viaria de comunicación, ampliando así la calidad de la oferta y la diversidad de territorios.

El objetivo pues es terminar de cerrar los puentes de unión entre recorridos existentes en la actualidad, facilitando la conectividad entre ellos. Para ello (y como se ha comentado en las actuaciones de clasificación) se recomienda como paso previo proceder a la clasificación previa de los tramos correspondientes<sup>40</sup>.

El total de los tramos afectados por esta actuación suman **222 km** y los trazados se pueden observar en el plano anterior.

---

<sup>40</sup> En el epígrafe correspondiente se plantean los tramos prioritarios a clasificar en relación con la red de senderos.



## 8 Cronograma

El periodo de **vigencia** de este plan se establece en **10 años** con la siguiente distribución cronológica de actuaciones:

			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	
Acciones de ordenación	Acción 1. Desafectación	Fase I	■	■									
		Fase II			■	■	■	■	■	■	■	■	■
		Fase III	Tras la finalización del primer periodo de vigencia del plan										
	Acción 2 Clasificación	Fase I	■	■	■								
		Fase II				■	■	■	■	■	■		
		Fase III	Tras la finalización del primer periodo de vigencia del plan										
Acciones de puesta en valor	Acción 1 Usos pecuarios	Transversal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
	Acción 2 Usos recreativos	Transversal	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	

## 9 Presupuesto y fuentes de financiación

El presupuesto previsto para el desarrollo del presente plan se eleva a 745.000 € con la siguiente distribución por acciones y anualidades:

			2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	TOTAL	
Acciones de ordenación	Acción 1. Desafectación	Fase I	30.000	30.000									60.000	
		Fase II			30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	240.000
		Fase III	Tras la finalización del primer periodo de vigencia del plan											
	Acción 2 Clasificación	Fase I	15.000	15.000	15.000									45.000
		Fase II				20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000			100.000
		Fase III y IV	Tras la finalización del primer periodo de vigencia del plan											
Acciones de puesta en valor	Acción 1 Usos pecuarios	Transversal	A evaluar en cada caso											
	Acción 2 Usos recreativos	Transversal	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000	300.000
<b>TOTAL</b>			<b>75.000</b>	<b>75.000</b>	<b>75.000</b>	<b>80.000</b>	<b>80.000</b>	<b>80.000</b>	<b>80.000</b>	<b>80.000</b>	<b>60.000</b>	<b>60.000</b>	<b>745.000</b>	

Por lo que respecta a la financiación de las actuaciones a realizar, los fondos podrían provenir de las siguientes fuentes:

- Fondos propios de la Comunidad Autónoma de la Rioja a través de las asignaciones a la Dirección General de Medio Natural.
- Fondos procedentes del Eje 2 del FEADER. Estos fondos se orientan a la ordenación del territorio para contribuir al desarrollo sostenible, objetivo coincidente con buena parte de lo planteado en el presente plan.
- Fondos procedentes del Eje 4 del FEADER. Estos fondos constituyen las actuaciones del enfoque Leader de desarrollo rural. Son fondos no gestionados directamente por la Dirección General (los gestionan los grupos de acción local; La Rioja cuenta en la actualidad con tres de estos grupos). Sin embargo es factible encontrar sinergias y puntos de coincidencia con dichos agentes para poder desarrollar actuaciones conjuntas, en especial en lo que se refiere a las intervenciones de puesta en valor y adecuación de senderos coincidentes con las Vías Pecuarias. Estas actuaciones deberían ser necesariamente consensuadas con los correspondientes grupos de acción local en función a su voluntad, disponibilidad presupuestaria, plan de acción propio y zonas de actuación.



- Programa de Caminos Naturales del MARM. Este programa está impulsando el uso alternativo de infraestructuras viarias que han caído en desuso para la finalidad con que fueron creadas. Se incluyen entre estas de manera específica las vías pecuarias y sus objetivos incluyen mantener el uso público y dar respuesta a la demanda de servicios turísticos alternativos, aspectos ambos coincidentes con los objetivos de este Plan. El programa puede financiar obras de acondicionamiento de infraestructuras. Algunas de las actuaciones propuestas, como el caso de la vía pecuaria Logroño- Santa Inés, se adaptan perfectamente a los fines de este programa; más si tenemos en cuenta que en este caso concreto se puede plantear un criterio de continuidad con la Cañada Soriana Occidental, lo que da al proyecto un carácter transregional de alto interés.
  
- Marco financiero de la Ley de Desarrollo Rural Sostenible. Esta herramienta financiera se encuentra en estos momentos en fase de cierre de propuestas. Los fines de la misma son coincidentes también con los del programa.