

Las actuaciones del Ministerio en infraestructuras en desuso serán de 36,3 millones de euros hasta finales del año 2002

El camino más natural

Casi diez mil kilómetros de infraestructuras en desuso: cañadas, veredas, cordeles, senderos ribereños, canales y caminos históricos así como antiguos trazados ferroviarios, constituyen el soporte adecuado para la implantación de un “tejido verde” que permitirá el desarrollo de un turismo consciente y responsable, con el que el ciudadano podrá conocer y disfrutar de un importante entorno cultural y ecológico.

Texto: *Luís Guijarro.*

En Europa, desde hace décadas, existe un afán por crear infraestructuras para facilitar la movilidad no motorizada y el ocio activo de los ciudadanos. Se trata de un movimiento creciente al que España se incorporó en 1993 con fuerza e ilusión y que hoy ya está ofreciendo sus primeros e interesantes resultados.

Lo cierto es que la práctica de deportes y actividades vinculadas al contacto directo con la naturaleza, y la creciente atención a ésta por capas cada vez más amplias de población, han determinado claramente que las conocidas como “actividades deportivas blandas” se constituyan en el soporte idóneo para el desarrollo de un turismo alternativo. En efecto, actividades como el senderismo, cicloturismo, rutas a caballo, itinerarios naturales y culturales, participan del “carácter ecológico” que demandan, cada vez más, amplios sectores de ciudadanos.

Por eso, el aumento de las actividades turísticas, deportivas y culturales ha llevado a promover acciones encaminadas a ofrecer un uso alternativo para aquellas infraestructuras que estaban abandonadas, o sobre las que en un futuro dejarán de ser operativas para el fin que se concibieron, e incluso aquellas otras que debido a su limitada utilización, se puedan compatibilizar con otros usos alternativos.

ESPECIAL ATRACTIVO

La idea de establecer una red de “caminos naturales” por todo el territorio nacional, nació en 1993. Mientras se iba consolidando a lo largo de estos años, ha recibido varios nombres y pertenecido a distintos departamentos de la Administración. Pero, con la creación del Ministerio de Medio Ambiente, quedó bajo el amparo del mismo, recibió un gran impulso así como el nombre por el que iba a ser conocido: “Programa de Caminos Naturales”.

Para que un “camino natural” reciba tal distinción, cualquier itinerario propuesto, debe reunir una serie de características como poseer un trazado continuo, así

■ Plazaola. Paisaje en Mugiro.
Foto cedida por el Consorcio Turístico Plazaola.



■ El Carrilet.
Foto de Carles Borrell i Boada cedida por la Diputació de Girona.

Desde el inicio del Programa de Caminos Naturales se han puesto en servicio 27 itinerarios con un total de 742 kilómetros y se encuentran en construcción otros 13 itinerarios con más de 330 kilómetros

como albergar cualidades paisajísticas, históricas, naturales y culturales. Su diseño puede realizarse aprovechando, entre otros, los senderos a lo largo de las riberas de los ríos; los caminos de servicio de antiguos canales de transporte; las cañadas, cordeles y veredas; los trazados de antiguos ferrocarriles y las carreteras abandonadas.

Estas infraestructuras ofrecen un especial atractivo para su reconversión en "caminos naturales", por el hecho de discurrir por espacios naturales de un gran valor, cuyo acceso por otros medios es difícil, especialmente cuando se localizan en áreas de escaso desarrollo económico. Además, proporcionan al usuario, básicamente al caminante y al ciclista, total seguridad en la práctica de sus aficiones, eliminando el riesgo de accidentes de tráfico al que casi siempre se ven expuestos cuando practican su deporte preferido en las carreteras y las vías interurbanas.

CORREDORES DE COMUNICACIÓN

Quizás los antiguos trazados ferroviarios y la popular red de cañadas, sean los ejemplos más conocidos por los ciudadanos a la hora de practicar su deporte preferido por los "caminos naturales". Como explica Luis Otero del Pe-

ral, director del Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente (MIMAM), "la amplia red de cañadas, cordeles y veredas existente en nuestra geografía constituye, un interesante entramado viario por el que desde hace siglos se desplazaba el ganado. Pero, la decadencia de la ganadería, la aparición de medios de transporte alternativos y la profunda modificación de los usos y costumbres tradicionales de nuestro país, fueron factores determinantes para el progresivo abandono y usurpación de estas vías".

Hoy salvaguardar la red de vías pecuarias pasa necesariamente por la reutilización de la misma, mediante la definición de nuevos usos compatibles con los prioritarios que establece la Ley (tránsito ganadero y comunicaciones agrarias) que no supongan un conflicto con éstos y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación del ocio, turismo ecológico o educación ambiental.

Igualmente, en los inicios del siglo XX, algo más de 13.000 km de líneas ferroviarias atravesaban la geografía española. La red siguió aumentando como un símbolo del progreso, pero, a partir de 1960, el crecimiento de la carretera acabó con la imagen bucólica del tren en muchos puntos de España. La escasa rentabilidad de determinadas líneas de este medio de transporte dejaron miles de kilómetros de trazado ferroviario en desuso. Se cerraron itinerarios que actualmente aparecen abandonados y degradados. Por eso, también "es importante conservar estos corredores de comunicación con otros usos alternativos, tanto por su beneficio social como por la eventualidad de que, en el futuro, las condiciones económicas hagan otra vez rentable el uso del ferrocarril", apunta Otero.

"DESARROLLO SOSTENIBLE"

Con el aprovechamiento de estas infraestructuras como "caminos naturales" se busca mantener estas bases materiales de comunicación con un uso público que permita la recuperación del antiguo aprovechamiento, siempre que existan las condiciones oportunas, al tiempo que se ofrece una respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos.

Con ello se facilita a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza, al tiempo que se favorece el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.

Para que estas infraestructuras ambientales se puedan adaptar a los nuevos usos que van a tener, antes se deben evaluar los recursos económicos para la ejecución del Programa. En este sentido desde el Ministerio de Medio Ambiente se distinguen dos fases: Por un lado los costes del acondicionamiento de las infraestructuras para el nuevo uso -desbroce de vegetación, instalación de pasarelas, sistemas de drenaje, barandillas y señalización del trazado, entre otros muchos- necesitan de importantes inversiones que son financiadas por la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio, a través de los presupuestos de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

En la siguiente fase se integran los costes del mantenimiento de las obras realizadas y de la gestión de las actividades recreativas y culturales, que estarán a cargo de los respectivos ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas, que podrán hacer concesiones administrativas a entidades, sociedades e incluso fundaciones, de carácter local, regional o nacional.

IMPORTANTES BENEFICIOS

Sin duda el Programa de Caminos naturales reporta, en las zonas en las que se actúa, importantes beneficios socioeconómicos. Así, en el período de tiempo en que se está ejecutando la obra, tanto la maquinaria como la mano de obra utilizadas proceden, en general, de los núcleos urbanos del entorno, por eso la actividad económica en esa zona adquiere un gran impulso y ayuda a estabilizar la población.

Igualmente las operaciones de mantenimiento de las obras realizadas, entre las que se incluyen las operaciones de limpieza, reparación de material deteriorado, reposición de señales, vigilancia, y un largo etcétera, obliga a los entes promotores y a las Entidades Ges-



■ Camino Natural de la Sierra. Cádiz.
Foto cedida por Fundación Vía Verde de la Sierra.

toras del "camino de la naturaleza", a disponer de una serie de operarios que se encarguen de mantener en buen uso la infraestructura, con lo que además de asentar la población se crea empleo fijo para operarios no especializados.

Por último la organización de actividades de animación para un uso intensivo del "camino de la naturaleza" preparando las visitas de colegios, personas de la tercera edad, discapacitados y desarrollo de itinerarios culturales, precisará de un personal adecuado, ya con una cierta especialización y con dedicación plena para dicha actividad.

Además, al desarrollar una política de gestión bien estudiada se podrá motivar al sector servicio en general (hostelería, camping, reparación de bicicletas, aparcamientos vigilados) a crear las mínimas infraestructuras para poder atender las necesidades de los usuarios.

CIENTOS DE KILÓMETROS

Como las cosas bien hechas bien acaban, para integrarse en el Programa de Caminos Naturales los Entes, públicos o privados, que quieran hacerlo, deberán aportar una serie de documentos entre los que sobresalen: el Proyecto de las obras de acondicionamiento del trazado de la infraestructura en desuso para su conversión en "camino natural" y

Los caminos proporcionan al usuario, principalmente caminante o ciclista, total seguridad en la práctica de sus aficiones



■ El Carrilet. Olot. Girona.
Foto de Carles Borrell i Boada, cedida por
la Diputació de Girona.

Para que un
Camino Natural
reciba tal
distinción, debe
poseer un trazado
continuo y albergar
calidades
paisajísticas,
históricas,
naturales y
culturales

el acuerdo de compromiso del ente promotor donde se debe expresar que existe disponibilidad de los terrenos para la realización de las obras; estos documentos también deben certificar que se harán cargo del mantenimiento y conservación de las obras una vez acabadas y que asumen la responsabilidad patrimonial ante cualquier hipotético daño o siniestro producido en los terrenos y bienes inmuebles integrantes del "camino natural" que estén vinculados a él; también se harán responsables de los problemas que sean fruto de un limitado mantenimiento, pudiendo ocasionar daños en las propiedades limítrofes, los usuarios y en las personas situadas en las cercanías.

Hasta la fecha han sido numerosas las instituciones que han aportado su documentación para la explotación de un "camino natural", lo que demuestra la buena acogida que ha tenido esta iniciativa a la hora de desarrollar un proyecto turístico. Así, desde el inicio del Programa de Caminos Naturales en el año 1993 se han construido y puesto en servicio 27 itinerarios con un total de 742 kilómetros y se encuentran en construcción otros 13 itinerarios con más de 330 kilómetros.

Todas estas actuaciones supondrán una inversión por parte del MIMAM de 36,3 millones de euros hasta finales del año 2002, con lo que el coste medio de ki-

lómetro de "camino natural" ronda los 50 mil euros.

VIEJA ASPIRACIÓN

Intentar recoger en estas líneas los numerosos "caminos naturales" que pueblan el territorio español es bastante difícil, no por imposible, porque todos y cada uno de ellos tiene alguna característica que les hace especial, sino porque no hay espacio material para incluir las maravillas que encierran.

Cuando finalicen los caminos que todavía están en construcción, a finales de 2004, se podrá afirmar que el MIMAM ha acondicionado las infraestructuras de unos mil kilómetros de "caminos naturales" y que, posteriormente, han sido los ayuntamientos, diputaciones y comunidades autónomas los que han apostado por mantener unos caminos que, por su singularidad histórica o por los valores naturales que encierran, llamaron la atención de las administraciones y hoy son el soporte ideal para el disfrute de los ciudadanos de todas las comunidades autónomas, excepto Madrid y Baleares, que todavía no tienen ningún tramo considerado "camino natural".

Así sucede con el Camino Natural de la Sierra, en la provincia de Cádiz, donde se ubica la elevación montañosa más meridional de la Península. Al norte de estas montañas, el río Guadalete recoge las aguas de las cumbres más próximas. Pues bien, junto a este cauce, surge la plataforma de un ferrocarril que nunca llegó a inaugurarse. A lo largo de 36 kilómetros aparece una superficie acondicionada para el paso de caminantes y ciclistas, e incluso de minusválidos. En esta ruta se pueden observar palpablemente las actuaciones de acondicionamiento llevadas a cabo por el MIMAM, señalizaciones, árboles, diversos equipamientos, como barandillas y obstáculos para los automóviles, así como túneles acondicionados para los más miedosos, todas ellas realizadas para hacer más agradable el recorrido.

No olvidemos que el Ferrocarril de la Sierra, que iba a discurrir entre Jerez de la Frontera y Almargen, era una vieja aspiración que estaba en los sueños de gaditanos y sevillanos de principios de siglo. Incluso los militares deseaban con-

tar con un ferrocarril que uniese las bases de Cartagena y Cádiz. La obra se inició rápidamente, pero la guerra civil, la posguerra y el informe que hizo el Banco Mundial a mediados de la década de 1960, determinaron el abandono definitivo de la obra, estando concluidas las estaciones, viaductos y túneles y a falta del tendido de vías.

Hoy esta vía ha abandonado el apelativo de fantasma y entre sus numerosos atractivos destacan la Reserva Natural del Peñón de Zaframagón -donde se encuentra la mayor colonia de buitres leonados de toda Andalucía- y el Paraje Natural de la Recla del Embalse de Bornos.

No menos apasionante es el Camino Natural del Carrilet en Gerona. Fue en 1911 cuando se inauguró este ferrocarril, fruto de un dilatado proceso constructivo que arrancó a finales del siglo XIX, en el que se quería comunicar Olot, capital de la Garrotxa, con Sant Joan de les Abadesses y sus minas de carbón, hasta llegar al puerto de Roses. Finalmente nunca llegó a Roses y sí a Sant Joan y Girona donde enlazaría con el resto de la red nacional.

El ferrocarril Girona-Olot fue la principal arteria de comunicaciones de las comarcas de la Garrotxa, la Selva y el Gironés hasta 1969. Se trataba de un ferrocarril de vía estrecha, que en Cataluña recibe el nombre de carrilet, que sufrió los avatares también de la guerra civil, así como de las riadas de 1940 que consiguieron llevarse las vías, dejándolo en una situación económica desfavorable que terminó con su cierre definitivo en julio de 1969.

Hoy este "camino natural" ha sido acondicionado con nuevos puentes, barandillas y señales y, a lo largo de 57 kilómetros, ofrece al viajero un apasionante recorrido por el Parque Volcánico de la Garrotxa, entre cuyas maravillas destaca un cono volcánico de 500 m de radio conocido como Santa Margarida, muy cerca de Olot, y las riberas de los ríos Ter y Fluvià. Espectacular también es el bosque de hayas muy bien conservado y situado a una cota muy baja, apenas 500 m, que junto a encinas y robles, sirven de hábitat para las nutrias y gatos monteses, rapaces (azorres y halcones peregrinos) que sobrevuelan los conos volcánicos, o los par-



titulares picapinos, siempre pegados a los árboles.

■ En los caminos se instalan pasarelas, sistemas de drenaje, barandillas y señalización del trazado.
Foto cedida por Fundación Vía Verde de la Sierra.

LA ISLA BONITA

Pero los Caminos naturales no se circunscriben solo a las vías de ferrocarril ya que, como mencionamos anteriormente, su ámbito de actuación puede llegar a otras infraestructuras como las carreteras y caminos abandonados. Así por ejemplo, en la Isla de La Palma, la antigua Benahoare, encontramos varios itinerarios incluidos en la Red de Senderos de la Isla de La Palma, con 107 kilómetros de caminos en servicio, a los que se añadirán 25 km más en construcción para el período 2002-2004.

Como se explica en la Guía de senderos: La Palma, la isla bonita, editada por el Cabildo insular de La Palma, los senderos en esta Isla han sido, en unos 500 años de su historia y mucho más en la prehistoria, los medios de comunica-

INVERSIONES Y KILÓMETROS POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS

CAMINOS NATURALES EN SERVICIO (1993 – 2002)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Inversión (millones de euros)	kilómetros (en servicio)	Nº de Municipios	Población atendida
Andalucía	7,594	156	17	349.000
Aragón	0,141	9	2	12.000
Asturias				
Baleares				
Canarias	0,900	107	11	65.000
Cantabria	1,308	25	10	29.000
Castilla y León	1,829	59	6	11.000
Castilla-La Mancha	2,231	109	8	59.000
Cataluña	4,990	133	26	233.000
Com. Valenciana	0,911	6	2	90.000
Extremadura				
Galicia	0,321	12	1	5.000
Madrid				
Murcia	1,275	45	4	65.000
Navarra	1,497	21	7	189.000
País Vasco				
Rioja (La)	1,829	60	17	50.000
TOTALES	24,826	742	111	1.157.000

CAMINOS NATURALES EN CONSTRUCCIÓN (2002 – 2004)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Inversión (millones de euros)	km. (en construcción)	Nº de Municipios	Población atendida
Andalucía	4,457	101	9	110.000
Aragón	1,339	11	1	1.500
Asturias	1,803	16	3	190.000
Baleares				
Canarias	0,601	25	3	25.000
Cantabria				
Castilla y León	2,740	52	8	5.000
Castilla-La Mancha				
Cataluña	3,319	65	11	141.000
Com. Valenciana	1,499	22	3	40.000
Extremadura	3,869	70	6	71.500
Galicia				
Madrid				
Murcia				
Navarra	1,163	15	2	5.000
País Vasco	0,420	11	2	10.000
Rioja (La)				
TOTALES	21,210	388	48	599.000

ción territoriales del interior de la isla, hasta bien entrado el siglo XX, en que no existían carreteras similares. Hoy, cubiertas las necesidades de comunicación, muchos de aquellos caminos se encuentran casi sin utilización, salvo por algún pastor, cazador o senderista. Por otro lado, al ser esta Isla un territorio abrupto, con grandes barrancos, una altura muy elevada en relación con su base y una vegetación fértil que enseguida trata de hacerse impenetrable,

son lógicas las dificultades para sostener abiertos los que tienen poco tránsito.

Y es que La Palma, como el resto de las Canarias, es una isla singular, con una génesis independiente de los continentes, formándose desde las profundidades del Océano, volcán sobre volcán, posiblemente ganando cotas de 3.000 metros para lograr aflorar desde los fondos marinos al nivel del mar. Sobrepasando, luego, casi otro tanto. Esto hace que gran parte de su vegetación, sea también singular, guardando características únicas en nuestro planeta, siendo un refugio de la flora del terciario y el soporte del majestuoso Parque Nacional de la Caldera de Taburiente. Así, en botánica cuenta con más de 80 endemismos propios, más otros de Canarias y la Macaronesia. Sus bosques de pinares, Monteverde y Laurisilva son famosos, aparte de su vegetación de alta montaña y de costa. Igualmente, al ser posiblemente la más joven de las Canarias, aún conserva muchas formaciones geológicas casi originales, ya que la erosión le ha afectado poco tiempo.

Sin duda estos tres ejemplos, como los 37 restantes, constituyen el medio más idóneo para conocer, de forma respetuosa y responsable el entorno natural y cultural de España. Tampoco hay que olvidar que estas infraestructuras estaban integradas en el paisaje y se han recuperado para que el ciudadano las disfrute. Por eso, los nuevos turistas deben utilizarlas con el debido cuidado, sin ocasionar ningún impacto ambiental, respetando la restricción de vehículos motorizados que por otro lado ocasionarían un gran daño a los numerosos parajes de gran valor natural y cultural que encierran cada uno de estos caminos.

Guardando las más elementales normas de respeto a la Naturaleza, ciñéndose a los recorridos señalizados en cada una de las rutas, abandonando los "caminos naturales" sólo en los lugares debidamente indicados o recomendados como áreas recreativas o de descanso, estos trazados no se convertirán en un capricho impactante del turismo rural y sí en una alternativa que conservará el medio ambiente y evitará los posibles impactos de este creciente turismo. ■