

TERRA. Revista de Desarrollo Local

e-ISSN: 2386-9968

Número 8 (2021), 531-557

DOI 10.7203/terra.8.21011

IIDL – Instituto Interuniversitario de Desarrollo Local

La importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones del desarrollo rural (Rincón de Soto, La Rioja, España)

José Ángel Llorente-Adán

Profesor-Tutor de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)

jose-angel.llorente@unirioja.es

<https://orcid.org/0000-0003-1193-2420>



Esta obra se distribuye con la licencia Creative Commons
Reconocimiento-No Comercial-Sin Obra Derivada 4.0 Internacional

SECCIÓN ARTÍCULOS

La importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones del desarrollo rural (Rincón de Soto, La Rioja, España)

Resumen: Enclavado en el valle del Ebro, Rincón de Soto es un municipio dinámico de La Rioja (España). Su término municipal es pequeño, 19 km², aunque con unos suelos muy fértiles y con una larga tradición agrícola, que se ve amenazado por la construcción de una variante ferroviaria. Su sólida estructura económica fundamentada en el sector industrial y una agricultura intensiva muy competitiva pueden verse afectados negativamente. El gran desafío futuro que se le presenta a la localidad es afrontar la integración del ferrocarril desde la gobernanza participativa. El objetivo de este trabajo es aportar, desde la perspectiva geográfica, una mayor claridad (paisajística, medioambiental, socioeconómica, etnográfica), así como destacar la importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones. Metodológicamente, se ha utilizado un cuestionario realizado a la población rinconera de donde se extraen los resultados presentados en este trabajo científico. El desarrollo rural de Rincón será impulsado o frenado dependiendo de cómo se afronte este gran reto. Como en todo proceso de gobernanza territorial, la decisión más acertada será aquella que cuente con el respaldo ciudadano y, en este caso, los rinconeros se postulan por el trazado Sur de los dos proyectos de variante propuestos.

Palabras clave: Desarrollo local, ordenación del territorio, gobernanza participativa.

The importance of citizen participation in rural development decision-making (Rincón de Soto, La Rioja, Spain)

Abstract: Located in the Ebro valley, Rincón de Soto is a dynamic municipality in La Rioja (Spain). Its municipal area is small, of 19 km², although with very fertile land and a long agricultural tradition, which is threatened by the construction of a new railway line. Its strong economic structure is based on a powerful industrial sector and a highly competitive intensive farming could be negatively affected. The great future challenge for the town will be to face the integration of the railway from a participatory governance point of view. The aim of this paper is to contribute, from a geographic perspective, greater clarity (landscape, environmental, socioeconomic, ethnographic), as well as to highlight the importance of citizen participation in decision-making. Methodologically, a questionnaire among the inhabitants of Rincón has been carried out. The results from these questionnaires are the ones presented in this scientific paper. The rural development of Rincón will be boosted or slowed down depending on how this challenge is tackled. As in any process of territorial governance, the best decision will be the one that has the support of the citizens and, in this case, people from Rincon are in favor of the southern route of the two proposed bypass projects.

Key words: Local development, regional planning, participatory governance.

Recibido: 02 junio de 2021

Devuelto para revisión: 07 de junio de 2021

Aceptado: 07 de julio de 2021

Referencia / Citation:

Llorente-Adán, J. A. (2021). La importancia de la participación ciudadana en la toma de decisiones del desarrollo rural (Rincón de Soto, La Rioja, España). *TERRA. Revista de Desarrollo Local*, (8), 531-557. DOI 10.7203/terra.8.21011

IDEAS CLAVE / HIGHLIGHTS / IDEES CLAU

- | | | |
|--|---|---|
| <p>1. La gobernanza ciudadana es fundamental en la toma de decisiones del desarrollo local.</p> <p>2. La utilidad del saber geográfico en la gestión de las relaciones ser humano – territorio.</p> <p>3. El desarrollo rural debe contar con la participación ciudadana de la gente que lo habita.</p> <p>4. Rincón de Soto no se opone a la variante ferroviaria, pero decide por donde proyectarse.</p> <p>5. La opción sur de la variante ferroviaria es la más idónea para Rincón.</p> | <p>1. Citizen governance is fundamental in local development decision-making.</p> <p>2. The usefulness of geographical knowledge in the management of human-territory relations.</p> <p>3. Rural development must count on the citizen participation of the people who live there.</p> <p>4. Rincón de Soto is not opposed to the railway alternative, but it decides where to project it.</p> <p>5. The southern option of the railway alternative is the most suitable for Rincón.</p> | <p>1. La governança ciutadana és fonamental en la presa de decisions del desenvolupament local.</p> <p>2. La utilitat del saber geogràfic en la gestió de les relacions ésser humà- territori.</p> <p>3. El desenvolupament local ha de comptar amb la participació ciutadà de la gent que l’habita.</p> <p>4. Rincón de Soto no s’oposa a la variant ferroviària, però decideix per on s’ha de projectar.</p> <p>5. La opció sud de la variant ferroviària és la més idònia per a Rincón.</p> |
|--|---|---|

1. INTRODUCCIÓN

El 85% del territorio nacional de España se considera espacio rural, de aquí su importancia (MAGRAMA, 2012). Un espacio que, a lo largo del siglo XX, con el proceso demográfico denominado éxodo rural, perdió vitalidad por convertir a la sociedad española en eminentemente urbana, hasta alcanzar el 80% actual (Goerlich y Cantarino, 2015). Por otro lado, durante la segunda mitad de la pasada centuria, las grandes inversiones presupuestarias se centraron en dar soluciones a las ciudades, sin tener en cuenta los núcleos de población de menor tamaño (Espinosa et al., 2013; Lenoir, 2020).

Desde los años 90 y durante las dos primeras décadas del presente siglo, el aumento de la diversidad económica del medio rural es una constante, consecuencia de la remodelación del diseño que la propia Unión Europea, a través de la Política Agraria Común (PAC) o de los Programas de Desarrollo Rural (PDR), entre otros, y mediante los distintos fondos de financiación europea, como LEADER, han contribuido a consolidar el presente y futuro del territorio rural. Lo que permite una sociedad más abierta y capaz de aprovechar todas las oportunidades que le brinde el mundo globalizado actual (MARM, 2009).

Dentro del mundo rural de España existen claros desequilibrios entre comarcas. Por un lado, aquellas con un escenario más complicado como las áreas de montaña y las alejadas de las principales vías de comunicación, con acusado despoblamiento y un continuo retroceso económico. Son las que forman parte de la llamada ‘España vacía’ (Del Molino, 2016), más recientemente denominada ‘vaciada’ (Grijelmo, 2019; Lenoir, 2020). Y, por otro lado, aquellos espacios rurales, con frecuencia semiurbanos, próximos a los principales ejes de comunicación o los grandes núcleos de población, con un importante dinamismo socioeconómico. El caso que se presenta en este artículo forma parte de los segundos, por encontrarse en una de las zonas más dinámicas y diversificadas industrialmente no solo de La Rioja, sino, también, de España o Europa, como es el eje del Ebro (Germán Zubero, 2010).

Cada vez con más frecuencia, desde el desarrollo local de los pueblos se pretende impulsar la participación activa de sus habitantes en la toma de decisiones estratégicas. Esta participación ciudadana, también llamada gobernanza democrática o territorial, conlleva la involucración de los habitantes de un espacio en la ordenación y gestión de sus propios territorios. Un hecho creciente durante las dos últimas décadas y que, progresivamente, continuará adquiriendo un mayor peso, conforme quede demostrado sus resultados acertados y efectivos (Pascual Esteve, 2011).

Las bases de este empoderamiento ciudadano son fundamentalmente incentivar la participación en iniciativas políticas, por encima de intereses partidistas u objetivos de legislaturas coyunturales; buscar y conseguir el consenso, compromiso y apoyo por las líneas estratégicas del desarrollo local, en este caso rural, entre los distintos agentes actores, desde los ciudadanos, hasta las distintas administraciones o entidades privadas (Gomà y Subirats, 1998; Pascual Esteve 2011). La meta de todo ello es crear sinergias que contribuyan al enriquecimiento socioeconómico equitativo y sostenible, partiendo del desarrollo desde abajo, del diálogo entre la ciudadanía y las instituciones. En definitiva, se trata de mejorar la realidad de los pueblos en un momento en el que la atracción por el mundo urbano es lo que predomina (Cadena Ser, 2021). En todo ello la gobernanza territorial es esencial para contribuir a la gestión de los pueblos atendiendo a las peculiaridades y necesidades de cada uno (Farinós Dasí, 2008; Martínez y Escribano, 2019). Para conocer las características de cada espacio geográfico resulta fundamental analizar y estudiar con profundidad la realidad de cada territorio, lo que permite saber

cuáles son sus fortalezas y debilidades, como es habitual de todo estudio estratégico. Conocer sus puntos fuertes, su riqueza o sus elementos identitarios que le dan cohesión es lo que permite asentar unas bases sólidas en la gestión y ordenación territorial, como se verá en Rincón de Soto, como caso de estudio que nos ocupa.

En todos estos aspectos también subyace la idea del entorno o hábitat como patrimonio territorial, lo que incluye al paisaje como recurso cultural-medioambiental. Como espacios a valorar desde el significado que adquiere para cada sociedad o civilización. Se trata de apreciar la importancia del paisaje como patrimonio cultural y símbolo de identidad para los pueblos o sociedades. (Pérez Correa y Farah Quijano, 2002; Zúñiga Antón y Olcina Cantos, 2019; Molina Ibáñez, 2021).

2. OBJETIVOS Y JUSTIFICACIÓN

El origen de la presente investigación analiza los resultados surgidos a partir de la consulta ciudadana llevada a cabo entre la población de Rincón de Soto con el objetivo de implementar la gobernanza participativa en las decisiones de su desarrollo local. Lo que se pretende es empoderar a su ciudadanía como es propio de toda gobernanza territorial fundamentada en el interés real y generalizado de sus habitantes como actores principales de su territorio.

Este artículo forma parte de un estudio más amplio que se está realizando sobre el desarrollo rural de Rincón. La cuestión que aquí se trata es solamente un parte de este trabajo de investigación. En concreto, nos referimos a la actual situación de planificación de la variante ferroviaria que se plantea llevar a cabo en el municipio riojano. Un proyecto de gran envergadura que, en un futuro determinará el desarrollo local y del que se llevan planteando distintas alternativas propuestas de manera discontinua y en función de los distintos gobiernos locales, regionales y nacionales que se han ido sucediendo durante más de dos décadas. En todo este proceso resulta paradójico que, todavía no se ha llevado a cabo ninguna consulta popular vinculante y efectiva para conocer la voluntad real del municipio a pesar del largo proceso.

Durante los últimos veinte años y de manera intermitente, según llegaban directrices políticas marcadas en cada legislatura, el pueblo, a través de las distintas corporaciones municipales o mediante movilización ciudadana ha tratado de pronunciarse al respecto. De hecho, hay que remontarse a finales del siglo XX cuando surge la demanda inicial entre los habitantes de Rincón para sacar las vías que atraviesan el núcleo urbano. Desde entonces se ha pasado por distintas vicisitudes hasta llegar a la actualidad, cuando la alternativa que las administraciones regionales y nacionales parecen plantear es contraria a la voluntad del pueblo. Llegado este punto de inflexión, la finalidad de este trabajo es dilucidar, desde la perspectiva del saber geográfico, sobre un aspecto trascendental como es el desarrollo de una infraestructura de transporte. Una cuestión que, como es de esperar, levanta una gran controversia en la localidad riojana cada vez que surge información al respecto. Entre los objetivos está destacar la importancia de determinadas características o elementos propios de Rincón de Soto que se pueden ver afectados por la ejecución de dicha variante ferroviaria, con el fin de obtener conclusiones que contribuyan a escoger el proyecto más idóneo y sostenible para el progreso de la localidad.

3. METODOLOGÍA

En la elaboración de esta investigación se distinguen los habituales procesos de trabajo para este tipo de estudios académicos: el trabajo de campo y la búsqueda de documentación e información bibliográfica.

La mayor parte de las fuentes bibliográficas consultadas corresponden a los campos de estudio que versan sobre el desarrollo local y rural, la participación ciudadana o gobernanza democrática, así como documentación actualizada sobre el propio municipio riojano objeto de estudio.

El trabajo de campo se ha centrado fundamentalmente en la elaboración de un cuestionario a modo de sondeo, con el objetivo de conocer la opinión sobre los habitantes de Rincón de Soto en distintos aspectos socioeconómicos de la localidad. Entre las cuestiones planteadas las hay de opción múltiple, abiertas, aunque la mayoría están planteadas para ser respondidas según la escala de Likert y mostrar el grado de acuerdo o desacuerdo sobre los distintos aspectos socioeconómicos planteados (infraestructura, servicios, inmigración, turismo, actividad económica, medioambiente). Como se ha indicado en el apartado anterior, se trata de un estudio más profundo y amplio, aunque aquí solo se destacará lo relacionado con uno de los asuntos que más preocupa al municipio en la actualidad, su proyecto de variante ferroviaria.

La herramienta empleada para la creación de este formulario fue la aplicación de Microsoft Office 365, Forms, que permite elaborar cuestionarios de manera digital. El procedimiento de difusión entre la población rinconera fue a través de las redes sociales. El enlace de acceso al formulario se compartió a través de grupos de WhatsApp de asociaciones culturales, deportivas o vecinales, entre otros colectivos que entretujan la red social de la localidad. Este hecho permitió cubrir el nivel de alcance previsto, circunscribir su difusión al ámbito local.

El cuestionario estuvo abierto y, por lo tanto, disponible para ser respondido durante una semana, en concreto, entre el 30 de diciembre del año pasado y el 5 de enero de 2021. Fue cumplimentado de manera anónima y voluntaria por cerca de 150 personas. Lo que equivale aproximadamente al 4% de la población total actual del municipio. Un porcentaje aceptable en este tipo de estudios estadísticos que refuerza y da rigor a las conclusiones que de él se extraen. La población considerada como universo muestral ha sido todas aquellas personas que tuviesen relación directa con Rincón: empadronados, descendientes u otra vinculación estrecha. Los resultados obtenidos han partido de los ciento cuarenta cuestionarios cumplimentados, tras una revisión previa para descartar posibles formularios respondidos de manera engañosa. Sorprendentemente no se ha considerado ninguno fraudulento por lo que no ha sido necesario descartar. A este hecho ha podido contribuir la duración media de respuesta, veinticinco minutos aproximadamente, lo que ha evitado el envío de respuestas sin reflexionar y que se realizasen en un tiempo mínimo. Dicho de otro modo, aquellas personas sin la suficiente disposición o implicación para responder de manera interesada a la totalidad de las cuestiones abandonaban el cuestionario antes de completarlo, por lo que su intento no era enviado ni contabilizado finalmente. Aquí radica parte de la veracidad de los resultados que se extraigan del sondeo. Unos datos que han sido contrastados y analizados estadísticamente para extraer las conclusiones que en este trabajo se presentan.

4. ÁREA DE ESTUDIO

A continuación, en este apartado se situará geográficamente la localidad objeto de estudio y se darán algunas de sus características más importantes como la estrecha relación entre el devenir del pueblo y el río Ebro, la importancia de su agricultura, así como su evolución demográfica.

4.1. Localización

Rincón de Soto es un municipio de la Comunidad Autónoma de La Rioja, con 3.886 habitantes (INE, 2021b), que se encuentra en el borde más nororiental de la región. En concreto, en la comarca de la Rioja Baja, justo en el eje de comunicaciones del Ebro, ya en el límite con la Comunidad Foral de Navarra, entre Calahorra y a Alfaro, a doce y diez kilómetros respectivamente. Su ubicación geográfica en plena depresión del Ebro riojana le hacen ser el municipio con menor altitud de La Rioja, a unos 283 m.s.n.m. Al encontrarse en el fondo de valle, su término municipal de apenas 19,6 km² es atravesado por el río Ebro. Dicho espacio se asienta sobre depósitos aluviales cuaternarios y su relieve es eminentemente llano, fruto de las amplias terrazas fluviales existentes consecuencia del ensanchamiento de la propia depresión del Ebro en la comarca riojabajeña. Solamente la zona sur del municipio se caracteriza por el dominio de materiales arcillosos y tener una topografía ligeramente intrincada al comenzar los glaciares hacia el piedemonte del sistema Ibérico riojano, en concreto, la Sierra de Yerga con 1.101 m.s.n.m. (García Ruiz y Arnáez Vadillo, 1994).

Respecto a las condiciones climáticas se trata de un clima mediterráneo continentalizado, con una pluviometría media en torno a los 400 mm anuales, que se irá reduciendo conforme nos acerquemos al centro de la depresión del Ebro. Y una temperatura media anual próxima a los 14° C. (García Ruiz y Arnáez Vadillo, 1994).

4.2. Vinculación del municipio con el Ebro

La vinculación de Rincón de Soto con el Ebro queda patente en cuanto se conoce el rico y productivo entorno agrario de dicho municipio. Un paisaje eminentemente antropizado, a excepción de las riberas del Ebro donde los sotos aportan la mayor riqueza natural, aunque también fuesen modificados en su momento, fruto de la continua transformación generada por los distintos pueblos que lo han ocupado a lo largo del tiempo. Tanto es así que la buena calidad de sus tierras ha hecho que su territorio sea un bien preciado y deseado a lo largo de la historia como atestigua un documento de 1642. De igual manera el municipio de Rincón de Soto adquirió interés debido a los litigios por sus aguas que sostenían pueblos del entorno como el vecino Alfaro (La Rioja) con los navarros Corella y Cintruénigo (Yturriaga Fernández, 2002). En un mapa de mediados del s. XIX, se alude a la barca que permitía el paso entre ambas orillas, Castilla y Navarra, y que desapareció con la construcción del actual puente en la década de los años 20 del siglo pasado. Así como a la ermita de la Virgen del Carravieso, ya desaparecida por las crecidas del Ebro. Elementos patrimoniales que también aparecen en el “Plano de la Provincia de Logroño” de 1851 y cuyo autor es Francisco Coello (IGN, 2021).

El paisaje del entorno del Ebro y sus riberas a su paso por el municipio riojano fue transformándose conforme se construyó unas infraestructuras a modo de diques o motas, conocidas localmente como ‘machones’, cuyos inicios se remontan a 1871 y, que, con el paso del tiempo, se hicieron esenciales para que el municipio quedase a salvo de las grandes avenidas del río, incluso las de carácter extraordinario, como indican Martínez Pascual y Pastor Calvo (2007). Estas obras redujeron considerablemente la propia dinámica fluvial del río al constreñir la zona inundable del Ebro en buena parte del tramo rinconero hasta casi el propio cauce. El objetivo era aprovechar al máximo el suelo para cultivos. La historia reciente de Rincón, la evolución de su agricultura y sus gentes, ha girado en torno a estas motas puesto que de ellas depende que el término municipal rinconero no quede bajo las aguas del Ebro, cada año, durante épocas de crecidas (Martínez Pascual, 2006). Unas infraestructuras que se esperan que sigan dando respuesta, a pesar de que las circunstancias de la propia zona de inundación han evolucionado con respecto al momento de su construcción, como la mayor densificación vegetal de los bosques de ribera. Un hecho que la propia Confederación Hidrográfica del Ebro se encarga de gestionar.

El Ebro no solo aporta fertilidad a las tierras rinconeras o un bien tan preciado y esencial para la vida como es el agua, sino que, además, es escenario de muchas de las tradiciones y costumbres que todavía se mantienen en el municipio. Y también es zona de esparcimiento y de recreo para el disfrute de su población (Llorente-Adán, 2009).

Además, es un espacio que susceptible de ser utilizado con interés didáctico por la importancia de los propios paisajes naturales y transformados (Jerez-García y Serrano de la Cruz; 2016; Llorente-Adán, 2019, 2021). Un hecho que convierten al río como elemento natural icono de la seña de identidad de Rincón. Se trata del patrimonio territorial del entorno por el valor cultural y etnográfico que mantiene para la población (Zúñiga Antón y Olcina Cantos, 2019).

4.3. Importancia de la agricultura

Hoy en día el municipio mantiene una dinámica y competitiva actividad agrícola que la convierte en un sector potente dentro de la economía local, incluso, a nivel regional. Prueba de su importancia histórica es la documentada construcción de una presa de regadío, en 1596, conocida como presa de Machín o de Rincón, con el objetivo de permitir regar tierras alfareñas y rinconeras. Se trató de la primera presa de pilotaje y escollera de España en época moderna (Martínez Pascual, 2006).

La superficie cultivada de Rincón de Soto, actualmente, es de un total de 1.223 hectáreas (ha), de las cuales, la amplia mayoría (83,4%) es superficie regable, según el Gobierno de La Rioja (2020). Lo que equivale al 62,4% de todo su término municipal. El paisaje agrario de Rincón se caracteriza por un parcelario con fincas de reducido tamaño. Un minifundio intensivo con parcelas más pequeñas que, incluso, en el resto de los municipios vecinos. Una cuestión que, desde el punto de vista del paisaje como recurso cultural, patrimonial y etnográfico, le confiere un aspecto especial al aumentar su riqueza y diversidad, pero que, al mismo tiempo, en un sentido más práctico, es un factor muy determinante en el desarrollo de la actividad agrícola. Esta circunstancia deja patente la gran presión ejercida por el ser humano sobre el territorio a lo largo del tiempo. El reducido tamaño de los campos, con frecuencia, supone un freno a una mayor rentabilidad, a pesar de la gran mecanización e inversión que continuamente se realiza en

el campo rinconero. De acuerdo con Ashley y Maxwell (2002), el logro de una buena gestión agraria y comercial permite la rentabilidad de las pequeñas explotaciones indistintamente del tamaño parcelario.

Las características geográficas ya comentadas, sumado a la larga tradición agrícola durante siglos y la permanente inversión económica de los agricultores confieren a la agricultura rinconera de un enorme dinamismo y competitividad.

El aprovechamiento que ocupa una mayor superficie es el cultivo leñoso con 617 ha de regadío y 110 ha de secano. La mitad aproximadamente de dicho espacio regable (362 ha) es frutal y de ella 238 hectáreas corresponden a plantaciones de perales.

La importancia de su agricultura queda atestiguada por el reconocimiento de algunos de sus productos locales más emblemáticos, que cuentan con distintivo de calidad reconocidos por el propio Ministerio de Agricultura como por la Unión Europea, como la Denominación de Origen Protegida (DOP) Peras de Rincón de Soto o la Indicación Geográfica Protegida (IGP) Coliflor de Calahorra. (MAPA, 2021). Al cultivo de esta hortaliza, el municipio destina 53 ha regables (Gobierno de La Rioja, 2020).

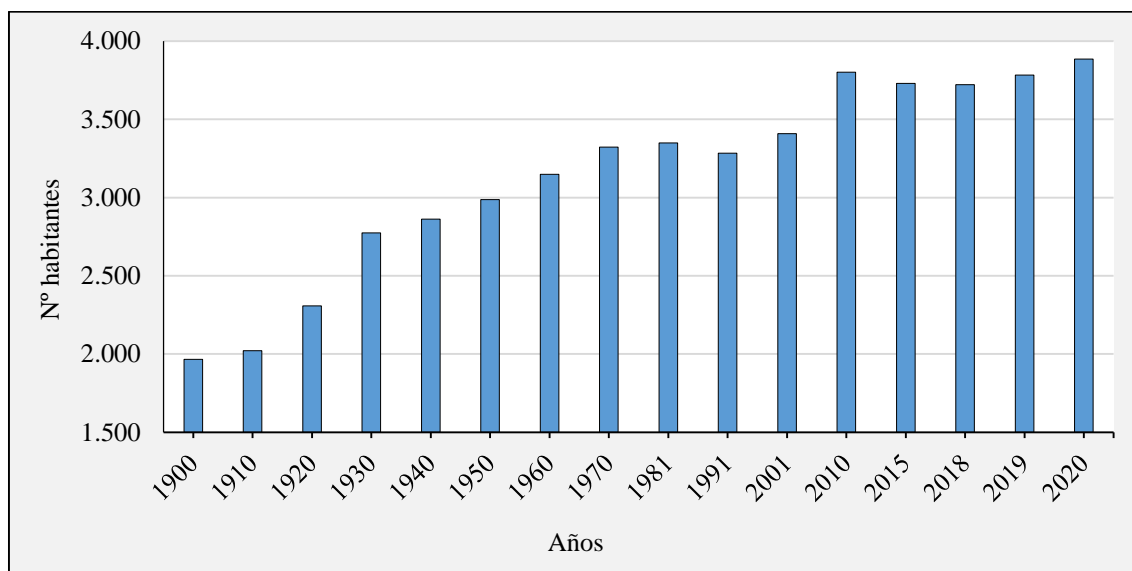
El sector agrario y su industria agroalimentaria más directa es muy competitiva dada la gran calidad de sus productos, así como el uso intensivo que se realiza de la misma, con frecuencia, se llegan a recoger hasta dos y tres cosechas de hortalizas anuales. Más recientemente se ha comenzado a apostar por el desarrollo de la agricultura ecológica, aunque todavía se encuentra en una fase experimental la tendencia de la agricultura riojana ecológica es a aumentar (Díez Gutiérrez, 2021). Todo ello contribuye a que la agricultura siga siendo motor de desarrollo rural, incluso deja muestra de la viabilidad de las pequeñas explotaciones como sucede en otros espacios agrarios del planeta (Ashley y Maxwell, 2002).

4.4. Características demográficas y socioeconómicas

En la Unión Europea la densidad demográfica media en las zonas rurales es aproximadamente de 40 hab/km², un valor muy alejado de los 24 hab/km² que se registran en casi la mitad de las áreas rurales españolas (MARM, 2009). Y muy lejos de los 8 habitantes por km² que tienen las comarcas del interior peninsular que conforman las denominadas Serranía Celtibérica y Franja Celtibérica que componen la ‘España vaciada’ (Ribes, 2020). Un área que incluye todo el sistema Ibérico riojano y que, geográficamente, no dista mucho del municipio de estudio, pero que, demográficamente, al poseer unas densidades por debajo de los 10 hab/km², lo que la Unión Europea considera territorios poco poblados o “desiertos demográficos” (García Tejerina, 2017), quedan alejados y con una realidad de población completamente diferentes a Rincón y el resto de localidades del valle del Ebro. Los valores demográficos que se acaban de comentar están muy por debajo de la densidad de población que tiene, actualmente, Rincón de Soto, con 196 hab/km². Este dato es tan elevado, no tanto por su número de habitantes, 3886 (INE 2021a), si no, principalmente, por el reducido término municipal de Rincón, como se ha indicado, 19,6 km² de superficie. Un hecho que, aunque en la comarca de la Rioja Baja y Ribera Navarra donde se encuentra ubicada la localidad las densidades demográficas sean superiores a la media española, en torno a los 90 habitantes por kilómetro cuadrado, en el caso de Rincón se hace más excepcional por su limitad término municipal. Un hecho trascendental que se deberá tener en cuenta a lo largo de todo este trabajo.

Las características socioeconómicas y demográficas que presenta la localidad riojana son similares a las de sus municipios vecinos del valle del Ebro donde se encuentra localizado: una evolución positiva de la población y una sólida estructura económica, como se aprecia en la Figura 1 y 2.

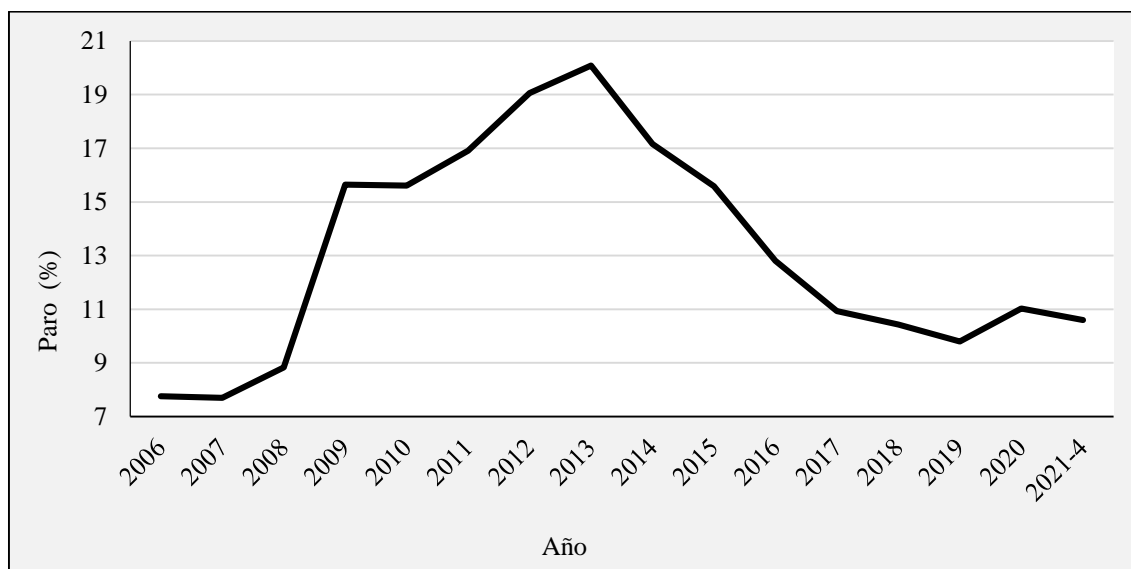
Figura 1. Evolución demográfica del municipio de Rincón de Soto (1900 – 2020)



Fuente: (INE, 2021a, b). Elaboración propia.

En la Figura 1 se aprecia la evolución demográfica del municipio riojano desde comienzos del s. XX a la actualidad, al pasar a los 1966 a los 3886 habitantes (hab.) actuales (INE, 2021a, b). Como se aprecia, la tendencia continuada es ascendente, con una ralentización a partir de la segunda mitad del siglo pasado con respecto a las décadas previas. Entre 2009 y 2013 se mantuvo con valores máximos hasta entonces, en torno a las 3800 personas, para descender ligeramente entre 2015 y 2018 a los 3730 hab. aproximadamente. Ya en los dos últimos años de los que se tienen datos, aumentar entre 2019 y 2020 en 104 personas (INE, 2021b). De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística, el total de población extranjera que actualmente mantiene Rincón de Soto es de 715, de ellos 393 son hombres y 322 mujeres (INE, 2021c). Del conjunto de población no española, la mitad (52%) son personas de nacionalidad marroquí. El siguiente grupo de personas más numeroso, pero a mucha distancia de la primera nacionalidad, es Ecuador con 10%. El resto de población extranjera, el 38%, se reparte entre otras veintiuna nacionalidades distintas (Foro-ciudad.com, 2021). Según el INE (2021c), la evolución de la población extranjera en el municipio riojano descendió a partir de 2010 al pasar de los 600 extranjeros hasta los 475 en 2013, posiblemente, consecuencia de la crisis económica. A partir de entonces comienza a crecer levemente, hasta que del año 2018 a 2020, se ha pasado de 523 a 715 personas de otra nacionalidad distinta a la española. A pesar de este gran contingente de población extranjera, que supone el 20% del cómputo total, Rincón de Soto mantiene unos valores relativos de inmigración similares o incluso menores al del conjunto de localidades vecinas.

Figura 2. Evolución anual del desempleo en Rincón de Soto (2006-2021)



Fuente: (Datosmacro, 2021). Elaboración propia.

En la Figura 2 se aprecia la evolución anual del desempleo del municipio riojano desde comienzos entre 2006 y el presente. A grandes rasgos teniendo en cuenta los datos de los que se parten, hasta la crisis económica del 2008, cuando se registraban valores de desempleo por debajo del 10%, en concreto en 2006 y 2007 se alcanzan los mínimos, con el 7,7%, del periodo de estudio, para ir aumentando, hasta alcanzar entre 2012 y 2013 su mayor porcentaje de parados, con el 19 y 20% respectivamente. Hasta reducirse a la mitad, con el 10,6% actual, un fiel reflejo del dinamismo económico de la localidad. De hecho, la actual crisis sanitaria provocada por la COVID-19 apenas ha tenido impacto en la variación del número de desempleados, al pasar de 2019 a 2020, de 9,8 a 11%, respectivamente. Para reducirse durante el primer cuatrimestre del 2021, al 10,6%. La presente pandemia no ha afectado más al desempleo puesto que la base de la economía de Rincón es el sector industrial centrado en la fabricación de muebles de cocina y baño, así como el potente sector agrario y su industria agroalimentaria asociada. Durante los meses de confinamiento se comprobó cómo el sector agrario y agroalimentario eran actividades imprescindibles, por lo que lejos de detenerse su actividad o de verse reducido su mercado, sucedió lo contrario, aumentó. A nivel general, este hecho es una de las causas fundamentales para entender la continua atracción de población inmigrante al municipio su consolidada estructura económica y su importante oferta de empleo, de igual manera que sucede en otros pueblos vecinos de la Rioja Baja y Ribera Navarra.

4.5. Proyecto de variante ferroviaria

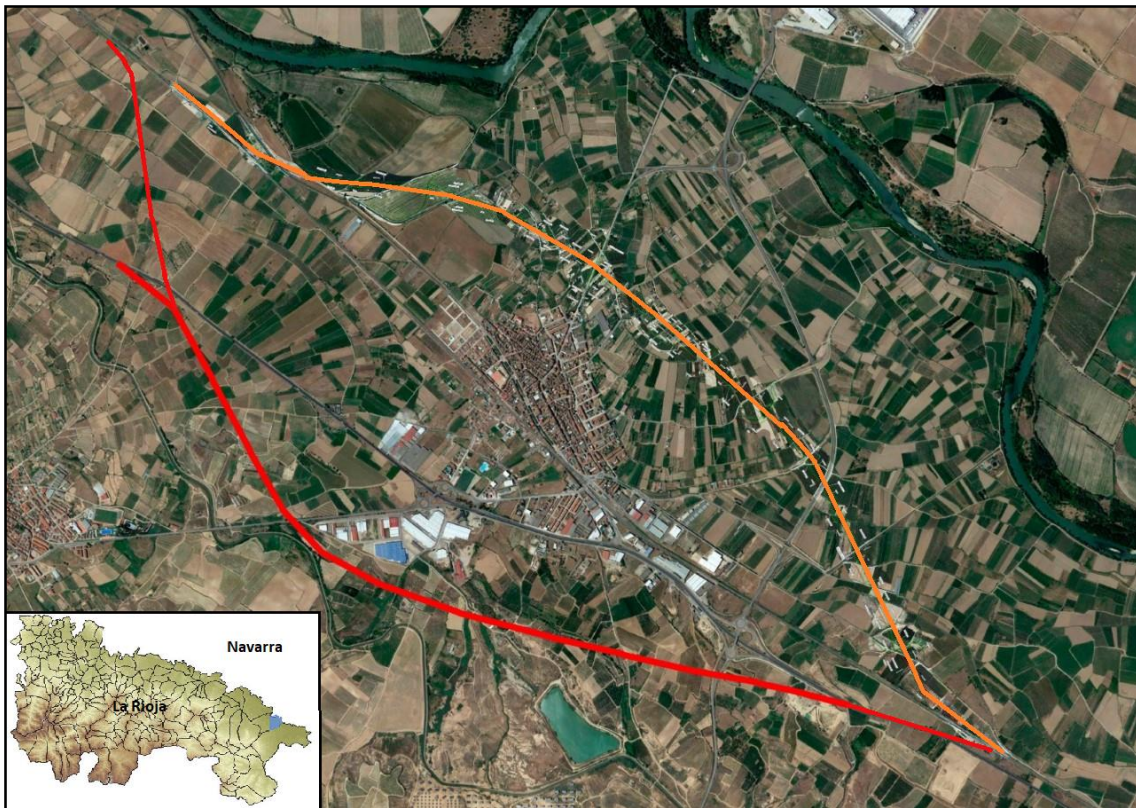
Como se ha indicado en la justificación, en este trabajo se aborda desde la Geografía la importancia de la participación ciudadana en la ordenación y gestión del territorio. Se busca dar soluciones a uno de los mayores desafíos para el municipio de estudio, el proyecto de variante ferroviaria donde resulta vital el empoderamiento de sus habitantes. El análisis pormenorizado que se está realizando del área de estudio busca dotar de un contexto geográfico y socioeconómico suficiente como para entender las consecuencias

que tendrá para el término municipal rinconero la construcción de una infraestructura de gran envergadura como es la variante ferroviaria.

En origen, a finales de los noventa, entre una de las demandas del pueblo estaba el poder sacar las vías que atraviesan el núcleo urbano. Desde entonces a hoy, el crecimiento urbanístico del pueblo se ha desarrollado sin restricciones a ambos lados del actual trazado ferroviario sin importar mucho su presencia. Tal y como se muestra en el “Mapa edad edificaciones” de Foro-Ciudad.com (2021), donde de manera muy ilustrativa a partir de esta representación cartográfica cromática se distinguen las distintas décadas de construcción de los edificios. Lo que permite comprobar cómo la presencia del actual trazado ferroviario no supone ningún impedimento en el desarrollo urbanístico, más allá del peligro que suponen las vías al ser cruzadas. De hecho, si es en el lado norte de las vías donde se encuentra la mayor parte del pueblo con su casco antiguo como centro del municipio, al sur se han seguido construyendo no solo casas y edificaciones privadas si no también infraestructuras municipales como el polideportivo, el tanatorio o suelo industrial. Todos ellos construido en la primera década de este siglo, momento de mayor superficie construida de la historia de la localidad.

El paso habitual entre ambas partes de la vía se realiza a través de dos pasos a nivel que se encuentran en el propio núcleo urbano, más un tercero sobreelevado que queda a las afueras, a unos quinientos metros del pueblo. Durante todo este tiempo se han dado distintas alternativas según los gobiernos del momento, pero la mayor parte de las opciones proponen un posible trazado por el Norte, coincidiendo con las tierras más fértiles del municipio, entre el río Ebro y muy cerca del propio pueblo. O la opción Sur, por el paraje conocido como Torrobal y que, coincidiría en caso de realizarse con el futuro desdoblamiento de la actual carretera N-232. Un hecho que permitiría unir infraestructuras, reducir el impacto medioambiental y disminuir la fragmentación del paisaje rinconero. El resultado sería la concentración de las vías de transporte (ferroviaria, carretera), reduciéndose el impacto medioambiental al confluir por el mismo espacio. Lo que contribuye al desarrollo sostenible por sus menores perjuicios. En este sentido, desde el primer momento en que se plantea una opción por el Norte, en 2002, el Ayuntamiento de Rincón de Soto ha hecho alegaciones manifestándose en contra de esta opción, por considerarse la menos indicada. A continuación, se muestra la imagen (Figura 3) con las dos opciones planteadas actualmente. En naranja aparece la Opción Norte y en rojo la Opción Sur, que iría junto al futuro desdoblamiento de la carretera nacional actual. En caso de construirse el ferrocarril entre el Ebro y el pueblo (línea naranja) y la construcción del desdoblamiento (rojo), el municipio quedaría entre dos trincheras, completamente encorsetado, limitando considerablemente su zona de expansión y esparcimiento, así como su accesibilidad. Los dos recorridos propuestos confluyen plenamente por el término municipal de Rincón, sin afectar a otras localidades vecinas, por lo que su decisión última debe ser tomada en base a las peculiaridades de su territorio y las demandas de su población.

Figura 3. Trayecto de las dos opciones planteadas para la variante



Fuente: Ayuntamiento de Rincón de Soto (Elaboración propia).

De igual manera que la construcción, a mediados del siglo XIX, de la línea de ferrocarril Castejón-Bilbao que es la que atraviesa el municipio riojano supuso un impulso para el desarrollo del pueblo (Martínez Pascual, 2006); siglo y medio después, ante el reto de su variante ferroviaria, el desafío debe tomarse como una oportunidad para favorecer el desarrollo local y sostenible de Rincón de Soto. Y no para aumentar el grado de fragmentación de su paisaje más valorado, un hecho que implica una mayor pérdida de biodiversidad paisajística, reducir la alteración de los ecosistemas naturales por su mayor proximidad al río Ebro o el empobrecimiento generalizado del territorio, entre otros aspectos, tal y como indican la European Environment Agency (EEA) y la Federal Office for the Environment (FOEN), (2011). De ser así, las afecciones serían más dramáticas que su diseño por el sur y conllevaría un mayor aislamiento del resto del espacio que quedase al otro lado de la infraestructura ferroviaria, y que forma parte de la memoria colectiva e identitaria de Rincón. En definitiva, un freno a la sostenibilidad o al equilibrio entre territorio y progreso social.

5. RESULTADOS

La información extraída de la consulta ciudadana que aquí se presenta tiene el objetivo de incorporar la gobernanza territorial a las decisiones que se tomen en materia de gestión y ordenación del territorio para el desarrollo local de Rincón de Soto. Con ello se da empoderamiento a la participación ciudadana con el fin de implementar sus decisiones a

las cuestiones políticas y de cohesión territorial que atañen a su municipio y que son tan trascendentales como la elección del trazado de la variante ferroviaria.

Como datos sociológicos, de las personas que cumplimentaron el formulario un 56% son mujeres y un 44% hombres. Lo que refleja, un hecho que es sabido, la mayor involucración de las mujeres en la vida del pueblo. Las edades de los encuestados comprenden entre los 18 y 31 años (22%), entre los 30 y 50 años como grupo de edad más numeroso (41%), entre los 50 y 65 (29%) y más de 65 años, el 7%. Respecto a la vinculación que guardan con el municipio predomina el empadronamiento y hogar (79%) muy por encima del resto que son: empadronado pero vivo fuera (8%), descendientes (10%), ni empadronado ni vive, pero muy vinculado (3%). De aquí, que como se comentaba en el apartado de metodología se consiguiese el propósito de una difusión a escala local.

Entre las cuestiones planteadas sobre infraestructuras y servicios, los mejor valorados por la amplia mayoría de los encuestados fueron el transporte, la conexión a Internet, los servicios bancarios y el colegio. Mientras que los peor valorados fueron dos: los servicios de sanidad y de electricidad. El primero atribuido a la reducción del número de médicos de familia, que ha pasado de tres a dos, a pesar de que Rincón soporta la misma o más población. Mientras que la valoración negativa de la red de electricidad se debe a los continuos cortes o picos de luz que se sufren en la comarca. También se aprecian demandas como una mejora en la limpieza del casco urbano, un mayor cuidado de los entornos naturales y como servicios dotacionales la finalización del centro de día y la construcción de una residencia.

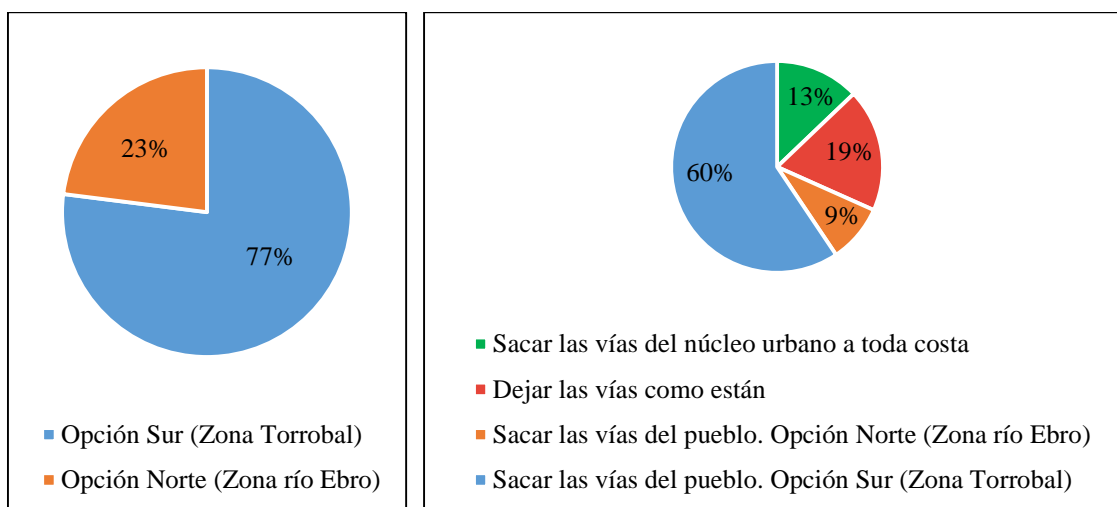
A nivel general, al ser preguntados por la consideración que se tiene sobre el progreso del municipio entre los años 90 y la actualidad, la valoración mayoritariamente fue la positiva (79%), mientras que los que creen que permanece estancado o con una situación similar solo fue una minoría (6%) y los que lo valoran negativamente el 15%.

Estas son los resultados de algunas de las cuestiones planteadas, aunque, como se ha mencionado anteriormente, el formulario también se centra en otros muchos planteamientos de carácter socioeconómicos o relacionados con la actual crisis sanitaria, entre otros.

En lo que respecta al objeto de estudio en este trabajo, la situación generada a raíz de la variante ferroviaria, se presentan las conclusiones que se muestran a continuación.

Las Figuras 4 y 5 ilustran los dos planteamientos recogidos en el cuestionario sobre la elección de la propuesta ferroviaria. La Figura 4 muestra los resultados para las dos alternativas, tal y como se planteó en la consulta popular planificada por el propio Ayuntamiento de Rincón de Soto, a finales de 2019, pero que, finalmente, por cuestiones legales, no pudo realizarse. En ella se comprueba como la Opción Sur es la propuesta de la variante ferroviaria escogida por la amplia mayoría de los rinconeros. El 77% de las personas consultadas eligieron esta alternativa que transcurre por el paraje conocido como Torrobal, como el trazado más idóneo para llevar a cabo la variante. Mientras que construir el trazado ferroviario por la Opción Norte, por la zona del río Ebro, solo fue escogida por el 23%.

Figura 4 y 5. Elección de las opciones planteadas sobre el trazado ferroviario



Fuente: elaboración propia.

Por otro lado, la Figura 5 representa una consulta similar, pero amplía el número de opciones a cuatro. Lo que permite a la ciudadanía escoger entre las posibles situaciones que se pueden dar respecto a la variante ferroviaria. En este sentido, una vez más, la amplia mayoría de la población encuestada, (60%), escogió sacar las vías del núcleo urbano por el Trazado Sur (Zona Torrobal). Mientras que la opción de proyectarla por el Norte (Zona río Ebro) se convertía en la opción menos votada de las cuatro con el 9%. De este modo, entran en escena otros dos planteamientos, que a priori no se consideran en la mayor parte de los debates realizados al respecto sobre la variante ferroviaria en Rincón de Soto, pero que, dejan una puerta abierta a ser valorados y a reflexionar sobre ello, puesto que suman al 32% de la ciudadanía. Un porcentaje superior al alcanzado por la Opción Norte cuando la consulta queda limitada a solo dos alternativas.

Si se analiza con detalle ambas gráficas se concluye que el 23% de las personas que en la consulta popular planificada por el propio Ayuntamiento escogieron la opción Norte, en la segunda consulta se dividen entre: sacar las vías a toda costa (13%) y seguir haciéndolo por el Norte (9%). De la misma manera, el 77% que en la primera consulta eligieron la opción Sur se dividen entre mantener dicha propuesta (60%) y los que prefieren que las vías del tren en Rincón se queden como están (19%). Este último dato es bastante significativo ya que permite esclarecer y reflejar otra opción que, hasta el momento no se contemplaba. O, por lo menos, no había llegado a tener voz en los distintos movimientos vecinales o partidos políticos locales movilizadas hasta el momento. Un claro ejemplo de la importancia de la gobernanza ciudadana en la toma de decisiones, puesto que, muchas veces, desde el momento inicial en el que se plantean ciertos proyectos de gran envergadura, como es el caso, arrancan con una perspectiva simplista, sin considerar otras propuestas posibles e igualmente aceptables.

A continuación, se muestran dos tablas que recogen los resultados obtenidos de una serie de ítems presentados a modo de escala de Likert. Este método facilita la medición de la valoración de los encuestados, su grado de acuerdo o desacuerdo con cada aspecto que se ha consultado en este trabajo de investigación.

Tabla 1. Grado de acuerdo o desacuerdo (en %) sobre las posibilidades que se derivan de las dos alternativas que últimamente se han planteado

	Mucho / Muy cierto	Algo	Similar / Indiferente	Apenas	Muy poco / Nada cierto
Considero acertada sacar las vías del pueblo por la variante Norte (Ebro)	15	8	6	5	66
Considero acertada sacar las vías del pueblo por la variante Sur (Torrobal)	66	11	9	3	11
Considero acertada sacar las vías del núcleo urbano independientemente de por donde vaya la variante	23	9	15	9	44
Para trasladar el problema de las vías a otro lado del pueblo que se queden en donde están	46	9	10	4	31
El proyecto de variante se ha realizado sin la suficiente consulta popular	61	6	15	6	12
Las administraciones públicas (gobierno nacional, riojano y ayuntamiento) han atendido a intereses políticos y partidistas sin contar con la opinión del pueblo	62	11	9	8	10
Siento que es un proyecto hecho a espaldas de los rinconeros, impuesto y perjudicial para el pueblo	51	21	9	4	15
La reivindicación original era sacar las vías del tramo urbano, pero se ha ido de las manos al no tener en	60	15	8	3	14

Fuente: elaboración propia.

Otras conclusiones que se extraen es que la mayoría de la población, 67%, demanda una consulta popular real, puesto que hasta ahora no se ha realizado. Un hecho que se debe reconsiderar y preparar las bases legales para que esta ansiada demanda pudiese hacerse factible y sea la oportunidad donde el pueblo pueda pronunciarse, principio básico de toda gobernanza participativa. Por otro lado, el 73% de los rinconeros considera que las administraciones públicas están actuando bajo intereses políticos sin contar con la opinión de la ciudadanía.

Como actualmente la opción impulsada desde las instituciones regionales y nacionales, es la Norte, en la Tabla 2 se muestra la consideración que tienen los habitantes de Rincón de Soto, sobre la proyección del trazado ferroviario por dicha zona.

En la mayoría de los ítems se destaca las afecciones negativas que el trazado de la variante que desde las instituciones se quiere imponer provocará. Precisamente, los datos demuestran unos porcentajes similares, entre el 60 y el 71% al de las personas que escogerían el proyecto alternativo, la Opción Sur, como la mejor. Entre las conclusiones, la amplia mayoría (67%) considera muy poco o nada acertado las vías por la zona Norte y un 71% cree que no solucionaría el problema de las vías. Sencillamente, se estaría trasladando de un punto a otro del pueblo, por su cercanía al propio núcleo urbano o por otros motivos como los que consideran (87%) que se perdería suelo fértil y agrícola, lo que perjudicaría el paisaje agrario de Rincón (82%). El último ítem consolida los

resultados mostrados en las Figuras 4 y 5, puesto que un 60% prefiere que las vías se quedasen como están en caso de llevarse a cabo el trazado Norte. Esta amplia mayoría comprende que el municipio obtendría mayores repercusiones negativas que positivas con el trazado por la zona del Ebro.

Tabla 2. Grado de acuerdo o desacuerdo (en %) sobre el trazado ferroviario Norte

	Mucho / Muy cierto	Algo	Similar / Indiferente	Apenas	Muy poco / Nada cierto
Considero acertada sacar las vías por el Norte (Ebro)	14	7	6	6	67
Considero que es un acierto porque solucionamos el problema de las vías del tren para Rincón	16	8	5	13	58
La opción Norte supondrá un grave impacto medioambiental	70	13	7	6	4
La opción Norte supondrá pérdida de suelo fértil y agrícola	70	17	3	7	3
La opción Norte apenas tendrá repercusión para los agricultores	14	8	9	10	59
Mis paseos por el campo o a los sotos del Ebro se reducirán si la variante ferroviaria es por el Norte	65	12	6	6	11
El paisaje agrario de Rincón se verá perjudicado por la variante ferroviaria	69	13	6	9	3
Considero que con la variante Norte el paisaje de Rincón se verá muy perjudicado	71	9	6	7	7
Si el proyecto final es la variante Norte prefiero que las vías se queden dónde están	60	2	13	4	21

Fuente: elaboración propia.

Como se aprecia, la mayoría de los ítems refleja el alto grado de desacuerdo de la población por todas las razones multiplicadoras negativas que en caso de la hipotética construcción de la Opción Norte se derivan. Secuelas perjudiciales que quedan estrechamente vinculadas con los aspectos explicados en el apartado del área de estudio y que definen al municipio riojano. Estas consecuencias negativas son:

1. La ocupación de parte de las tierras más fértiles del término municipal, lo que reducirá considerablemente su disponibilidad. Un hecho que afectará a la actividad agraria que recordemos que es uno de los pilares fundamentales de la economía rinconera. Su afección se plantea en dos sentidos, por un lado, dificultando el acceso a los campos que queden más allá de la variante y, por otro lado, generará mayor desempleo. Esta pérdida de oferta laboral traerá como consecuencia un menor poder de atracción de asentar población. Lo que de manera indirecta podrá afectar a la tendencia demográfica positiva descrita en el análisis del área de estudio.
2. Su proximidad al casco urbano hace que el problema del peligro de las vías del tren en Rincón se mantenga y no se resuelva. En este sentido lo único que se está generando es un cambio de sitio del mismo inconveniente. Las personas que contradigan esta

afirmación pueden reflexionar si realmente la actual vía del tren ha supuesto un freno al crecimiento urbanístico del municipio.

3. Desde el punto de vista estético del paisaje, desde todas las zonas del pueblo que miran hacia el Norte se puede poner la vista tanto en los campos como en la vegetación de ribera que sobresale por encima de estos. En caso de construirse esta alternativa los rinconeros desde sus ventanas dejarán de divisar los sotos para ver un talud de varios metros de altura, que alcanzará los nueve metros de cota máxima. Por lo que este proyecto adquirirá una mayor presencialidad visual que el trazado por el Torrobal (Sur), que pasaría mucho más desapercibido. Además, si se tiene en cuenta la futura propuesta de variante o desdoblamiento para la carretera N-232 justo por el mismo entorno sur, se concentrarían las infraestructuras por un mismo espacio y contribuiría a la cohesión territorial. Lo que se debe evitar es aumentar el grado de fragmentación del paisaje, como indican la European Environment Agency (EEA) y la Federal Office for the Environment (FOEN) (2011).
4. Desde la perspectiva del paisaje como patrimonio, como recurso cultural, su construcción afectará a uno de los entornos más valorados por los rinconeros, las huertas y las pequeñas fincas de frutas y hortalizas junto a la ribera del Ebro. Se trata de daños al patrimonio territorial debido a su valor identitario, etnográfico, patrimonial, didáctico y paisajístico que adquiere dicho entorno (Pérez Correa y Farah Quijano, 2002; Jerez-García y Serrano de la Cruz; 2016; Llorente-Adán, 2019; Zúñiga Antón y Olcina Cantos, 2019; Molina Ibáñez, 2021). Se considera que esta alternativa generará un mayor impacto medioambiental que la Opción Sur, al transcurrir más cerca del Ebro y sus riberas, y al afectar más directamente al enorme valor etnográfico que esta zona tiene para los rinconeros, por estar mucho más estrechamente vinculada a ellos y formar parte de su devenir histórico en comparación con la zona sur del término municipal. En palabras del profesor Emilio Barco (Cadena Ser, 2021) dañar las señas de identidad de un pueblo es perjudicar esa identidad de los habitantes de ese territorio. Por ello se debe aprender de los errores cometidos en otros proyectos de infraestructuras ferroviarias y evitar proyectarse por aquel espacio con impactos más graves (Abad Soria et al., 2009).
5. Supondrá una barrera física y de división entre el pueblo y la principal zona de esparcimiento del municipio, los sotos del Ebro y todo su entorno natural que sirven para la práctica de deporte y de paseo habitual entre los rinconeros. Además de ser escenario de costumbres y tradiciones propias del pueblo que tienen como escenario el río. Así lo constata una de las consecuencias derivadas de la actual crisis sanitaria puesto que en los momentos en los que el pueblo ha permanecido confinado, sin salir de su término municipal, el lugar de paseo más concurrido por su población era la zona del Ebro, precisamente, por donde transcurriría la Opción Norte. Por lo que a la mayor presencialidad visual que se ha comentado se le sumará la presencialidad física como obstáculo o barrera a salvar en cada trayecto que tenga como destino el río. Una limitación que reducirá los paseos por el Ebro. Lo que redundará, de nuevo, en perjuicio de la memoria colectiva, así como del sentimiento de pertenencia y seña de identidad de los rinconeros al verse afectado su espacio más valorado.
6. Realizar este trazado cuando ya se está hablando de otro posible por el Sur para hacer el futuro desdoblamiento de la N-232 no tiene sentido y dejará al municipio encorsetado entre dos taludes a modo de trinchera. En este caso qué oportunidad de disfrute del entorno ofrecerá Rincón a su población. Desaprovechar la oportunidad que supone el trazado Sur, ante la posibilidad de desarrollarse junto al desdoblamiento, es opuesto a los planteamientos de Albuquerque (2007), de aprovechar toda

circunstancia, tanto endógena como exógena, para fortalecer el desarrollo local y continuar así con el progreso y dinamismo de Rincón.

Todas estas conclusiones negativas se alejan de la importancia de preservar la riqueza de los territorios como forma de consolidar su desarrollo rural. Por tanto, si finalmente se impone esta opción las administraciones habrán mantenido una postura autoritaria al margen de la gobernanza ciudadana, incluso opuesta a las directrices estratégicas de compromiso que el gobierno regional plantea en materia de desarrollo rural (Cadena Ser, 2021). En este caso la política pública no se interpretará como una acción de los poderes públicos orientada a resolver el problema social y territorial, puesto que básicamente se habrá convertido en un instrumento por asentar el poder y la dominación de un interés político sobre el conjunto de la población (Gomà y Subirats, 1998).

Finalmente, como se acaba de ver, el formulario ha permitido a la ciudadanía posicionarse de manera anónima y libre por las distintas opciones sobre el proyecto de la variante ferroviaria. En este sentido, sobra decir que, en los dos casos representados en las Figuras 4 y 5, con dos y cuatro alternativas, la opción escogida mayoritariamente ha sido sacar las vías del núcleo urbano por el trazado Sur. La fortaleza de los resultados de este cuestionario queda patente cuando la decisión de la propia ciudadanía ha permitido entrar en escena un planteamiento que hasta el momento no se había considerado nunca, como es el de dejar las vías como están con casi el 20% de respaldo ciudadano. Una representatividad nada desdeñable si se tiene en cuenta que en la consulta que el propio Ayuntamiento de Rincón organizó, un número similar ligeramente superior, (23%), se hubiese decantado por la Opción Norte, que coincide que es la que más controversia genera por el grave impacto que supone y que, paradójicamente, parece tener más solidez según las instituciones. De aquí la importancia de que las distintas administraciones a cualquier escala (local, regional o nacional), se coordinen y escuchen las demandas reales de la población que habita sobre el territorio en el que se quiere actuar, en este caso los habitantes de Rincón. En este sentido, la administración tiene que ser un agente gestor, pero nunca el problema. Y menos posicionarse en contra de los agentes actores que habitan el territorio.

La redacción del proyecto de variante ferroviaria para Rincón de Soto constituye un auténtico reto en el que se asientan pilares de su porvenir, pero dependerá de si se tiene en cuenta la gobernanza democrática podrá contribuir a su progreso o, por el contrario, implicará un auténtico freno al desarrollo local del municipio. Evidentemente, en todo ello resultará imprescindible la cooperación y coordinación de la participación ciudadana y de las administraciones como principio para actuar en consonancia con la compleja y diferente realidad socioeconómica que presenta cada territorio, en este caso Rincón. De esta manera queda claramente justificada la gobernanza territorial en la toma de decisiones de ordenación y gestión espacial. En este sentido el pleno del Ayuntamiento debería ser el primero en abalar el interés de la ciudadanía de Rincón y legitimarla, sin motivaciones partidistas ni particulares, para evitar que el pueblo quede hipotecado en el futuro por un impacto socioeconómico y medioambiental irreversible.

6. CONCLUSIONES

Este artículo muestra el compromiso de la Geografía, como saber científico, con el análisis y estudio de las relaciones que se establecen entre territorio, naturaleza y

sociedad. La disciplina geográfica aporta soluciones que contribuyen al equilibrio sostenible entre el espacio y el progreso de la sociedad.

Una de las habituales líneas de estudio del conocimiento geográfico es el desarrollo rural que, en este trabajo, se ha plasmado a través del estudio del municipio riojano de Rincón de Soto. El objetivo inicial de esta investigación pretende demostrar la importancia de la gobernanza territorial en la toma de decisiones estratégicas para el progreso de los territorios. Es aquí, donde se ha dejado evidenciar como la participación ciudadana, a través del conocimiento de sus demandas y reivindicaciones, contribuye a esclarecer cuestiones fundamentales para el desarrollo local; la búsqueda de alternativas socioeconómicas más justas y ecológicamente más sostenibles.

Con el objetivo de dar solución a los problemas y desafíos que se presentan en el espacio se ha llevado a cabo un sondeo entre la población de Rincón que ha permitido conocer de primera mano la opinión de sus habitantes sobre uno de los retos mayores a los que se enfrenta la localidad, el desarrollo de una infraestructura de transporte importante, como es la proyección de su variante ferroviaria.

Con el empoderamiento de la ciudadanía rinconera se pretende dar visibilidad a su sentir como agentes activos de su mismo pueblo y evitar lo que podría ser una aberración, si se atiende a imposiciones marcadas por las instituciones que plantean proyectos sin conocer las peculiaridades del propio territorio, en este caso sin atender a la situación real del municipio.

Los habitantes de Rincón de Soto no se niegan a dicha infraestructura, solo se opone a una de sus alternativas por considerarla la más inapropiada y negativa de todas. La opción Norte, entre el Ebro y el pueblo no soluciona el problema que pueda generar el tener las vías en pleno núcleo urbano, solo lo desplaza a otro emplazamiento, sobre todo teniendo en cuenta la proximidad a la que se construiría con respecto al municipio. Además, esta opción fragmentaría por completo el entorno paisajístico más valorado por los rinconeros. En definitiva, no se puede hacer un proyecto trascendental y de esta envergadura sin contar con los habitantes del propio territorio por ser quienes lo habitan. De acuerdo con Pascual Esteve (2011) para llevarse a cabo una acertada y exitosa gobernanza democrática el primer aspecto radica en identificar el papel de los distintos actores de la ciudadanía y sectores, público y privado, ante el que se presenta. Una vez que se obtenga la coordinación plena e integración de la esfera política y social, las decisiones que se tomen dentro de la gestión del desarrollo local serán más acertadas para el progreso de Rincón.

La variante debe ser una aspiración que se convierta en impulso real al desarrollo rural rinconero y que propicie una gestión y ordenación del territorio adecuada y efectiva. De tal manera que se contribuya a la generación de riqueza, de trabajo, de cohesión social y territorial, de cuidado medioambiental, de mantenimiento del paisaje agrario y del entorno como patrimonio y signo de identidad de Rincón de Soto. En definitiva, que se contribuya y sirva de ejemplo de lo que verdaderamente es un desarrollo local sostenible. Por todos estos motivos la alternativa por el sur representa la opción más idónea en caso de proyectarse definitivamente la variante ferroviaria de Rincón, tal y como se ha pronunciado su ciudadanía en favor del beneficio común.

7. AGRADECIMIENTOS

Buena parte de las conclusiones contenidas en este artículo se derivan de los cuestionarios realizados por todos aquellos habitantes de Rincón de Soto, que, de manera anónima y altruista, han cumplimentado el formulario. Gracias por el tiempo invertido porque las conclusiones extraídas han resultado de lo más valioso para la elaboración y enriquecimiento de este documento. Estas han permitido esbozar y hacer público la opinión generalizada de los habitantes de Rincón de Soto ante la construcción futura de una infraestructura con un impacto trascendental en su municipio.

8. REFERENCIAS

- Abad Soria, J., Charytonowicz, J., y Pacholczyk, M. (2009). Las nuevas infraestructuras del transporte: Impactos socioeconómicos y ambientales. El caso de dos países de la Unión Europea, España y Polonia. *Observatorio Medioambiental*, (12), 79-101. Recuperado de: <https://core.ac.uk/download/pdf/38809127.pdf>
- Aguilar Criado, E., Merino Baena, D., y Migens Fernández, M. (2003). Cultura, políticas de desarrollo y turismo rural en el ámbito de la globalización. *Horizontes Antropológicos*, 20(9), 16-183. Recuperado de: <https://www.scielo.br/pdf/ha/v9n20/v9n20a08.pdf>
- Alburquerque, F. (2007). Teoría y Práctica del Enfoque del Desarrollo Local. *Revista Observatorio Iberoamericano del Desarrollo Local y la Economía Social*, (1), 39-61. Recuperado de: <http://biblioteca.municipios.unq.edu.ar/modules/mislibros/archivos/Alburquerque.pdf>
- Ashley, C., y Maxwell, S. (2002). Rethinking rural development. *Development Policy Review*, 4(19), 395-573. Recuperado de: <https://doi.org/10.1111/1467-7679.00141>
- Asociación para el Desarrollo Rural (ADR) (26 de marzo de 2020). *La Rioja Suroriental*. Recuperado de <https://lariojasuroriental.com/quienes-somos/>
- Cadena Ser (14 de mayo de 2021). *La España vaciada: Torrecilla en Cameros (La Rioja)* [Archivo de Vídeo]. Youtube. Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=PpvczEGF2X8&t=415s>
- Coello, F. (1851). *Plano de la Provincia de Logroño*. Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid.
- Craig, C. (2016). *Paisajes de la vida cotidiana, sentidos y prácticas en pugna sobre la consideración del paisaje en el Delta del Río Santiago*. (Tesis de maestría). Universidad Nacional de La Plata. Buenos Aires (Argentina) Recuperado de: <http://sedici.unlp.edu.ar/handle/10915/60242>
- Datosmacro (21 de mayo de 2021). Paro por municipios: Rincón de Soto (La Rioja). *Expansión / Datosmacro.com*. Recuperado de: <https://datosmacro.expansion.com/paro/espana/municipios/la-rioja/la-rioja/rincon-de-soto>
- Díez Gutiérrez, L. (15 de mayo de 2021). Nuevas apuestas por la fruta ecológica: «Hay que vencer el desconocimiento». *NueveCuatroUno*. Recuperado de:

<https://nuevecuatrouno.com/2021/05/15/nuevas-apuestas-fruta-ecologica-rioja-desconocimiento-cpaer/>

- Espinosa, U. (coord.), Barco, E., García Gómez, R., y Navarro, M. C. (2013). *Ocón en la encrucijada. Estudio de un municipio riojano*. Sociedad para el Desarrollo del Valle de Ocón.
- European Environment Agency (EEA) y Federal Office for the Environment (FOEN). (2011). *Landscape fragmentation in Europe*, (2). Luxembourg: Publications Office of the European Union. Recuperado de: <https://www.eea.europa.eu/publications/landscape-fragmentation-in-europe>
- Farinós Dasí, J. (2008). Gobernanza territorial para el desarrollo sostenible: estado de la cuestión y agenda. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* (46), 11-32. Recuperado de: <https://www.bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/668>
- Foro-Ciudad.com (22 de enero de 2021). *Demografía de Rincón de Soto (La Rioja). Mapa edad edificaciones*. Recuperado de: <https://www.foro-ciudad.com/la-rioja/rincon-de-soto/habitantes.html>
- García Ruiz, J. M., y Arnáez Vadillo, J. (1994). Geografía Física. En J. M. García Ruiz, y J. Arnáez Vadillo (coords.), *Geografía de La Rioja* (pp. 1-30). Fundación Caja Rioja.
- García Tejerina, I. (2017). Agricultura, desarrollo e innovación en los territorios rurales. En E. Moyano (ed.), *Fundación de Estudios Rurales, Agricultura familiar en España. Anuario 2017*. (pp. 6-11). Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA). Recuperado de: <http://chil.me/download-file/ef1bc951-c373-468e-8269-ec33836e6c58/anuario>
- Germán Zubero, L. (2010). El eje del Ebro, protagonista del polarizado crecimiento económico moderno del valle medio del Ebro. *Historia contemporánea*, (42), 67-104. Recuperado de: <https://ojs.ehu.eus/index.php/HC/article/view/4703>
- Gobierno de La Rioja. Agricultura (2020). *Superficies ocupadas por los cultivos agrícolas. Rincón de Soto, 2019*. Recuperado de: <https://www.larioja.org/agricultura/es/estadistica-agraria/fichas-municipales/125-rincon-soto-2019>
- Goerlich Gisbert, F. J., y Cantarino Martí, I. (2015). Estimaciones de la población rural y urbana a nivel municipal. *Estadística Española*, 57(186), 5-28. Recuperado de: <http://observatoriopoblacion.aragon.es/wp-content/uploads/2018/11/Estimaciones-de-la-poblaci%C3%B3n-rural-y-urbana-a-nivel-municipal.pdf>
- Gomà Carmona, R., y Subirats, J. (1998). *Políticas públicas en España: contenidos, redes de actores y niveles de gobierno*. Ariel.
- Grijelmo, A. (10 de junio de 2019). La España vacía o la España vaciada. *El País*. Recuperado de: https://elpais.com/elpais/2019/06/06/ideas/1559834099_548373.html
- Instituto Geográfico Nacional (IGN) (7 de marzo de 2021). *La Rioja. Mapas generales. 1851*. Servicio de Documentación Geográfica y Biblioteca IGN. Recuperado de: <https://www.ign.es/web/catalogo-cartoteca/resources/html/001713.html>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (11 de abril de 2021c). *Población por sexo, municipios, nacionalidad (español/extranjero) y edad (grandes grupos), La Rioja*. Recuperado de <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=33891>

- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2 de febrero de 2021a). *Poblaciones de hecho desde 1900 hasta 1991. Cifras oficiales de los Censos respectivos, La Rioja*. Recuperado de: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=3059>
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2 de febrero de 2021b). *Población por municipios y sexo La Rioja*. Recuperado de: <https://www.ine.es/jaxiT3/Datos.htm?t=2879>
- Jerez-García, O., y Serrano de la Cruz, M. A. (2016). El Interés Didáctico de los Paisajes Alterados. La Reserva de la Biosfera de la Mancha Húmeda (España) como ejemplo de Estudio. *Contexto & Educaçao*, 31(99), 52-80.
- Lenoir, R. (12 de febrero de 2020). No existe la España vacía, es la España vaciada. *Diario 16*. Recuperado de <https://diario16.com/no-existe-la-espana-vacia-es-la-espana-vaciada/>
- Llorente-Adán, J. A. (2009). Rincón de Soto, a orillas del Ebro. *Belezos: revista de cultura popular y tradiciones de La Rioja*, (9), 76-81. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2954379>
- Llorente-Adán, J. A. (2019). Diseño y propuesta de un itinerario didáctico para alumnos de Primaria y Secundaria del municipio de Rincón de Soto (La Rioja, España). En X. C. Macía Arce, F. X. Armas Quintá, y F. Rodríguez Lestegás (coords.), *La reconfiguración del medio rural en la sociedad de la información. Nuevos desafíos en la educación geográfica* (pp. 1263-1278). Andavira Editora.
- Llorente-Adán, J. A. (2021). Enseñar conocimientos geográficos y educación para el desarrollo sostenible a través del paisaje próximo y sus impactos ambientales. En M. Benetton (ed.), *Paesaggio pedagogico. Itinerari outdoor per un'eco-cittadinanza*. (pp. 209-252). Prensa Multimedia.
- Llorente-Adán, J. A., y Ruíz-Tricio, J. F. (2020). El desarrollo rural a partir de la gobernanza territorial en tiempos del coronavirus (Ocón, La Rioja, España). *TERRA. Revista de Desarrollo Local*, (7), 72-95. DOI 10.7203/terra.7.17533
- Martínez Pascual, G. (2006). *Rincón de Soto, un lugar en la historia*. Ediciones del 4 de agosto.
- Martínez Pascual, G., y Pastor Calvo, N. (2007). Los machones de Rincón de Soto. *Belezos: revista de cultura popular y tradiciones de La Rioja*, (3). 34-39. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2251962>
- Martínez, E., y Escribano, J. (2019). La complejidad de la gobernanza del patrimonio inmaterial en el medio rural: el caso de ‘Els Pelegrins de Les Useres (provincia de Castellón)’. *Cuadernos Geográficos*, 58 (2), 194-214. <https://doi.org/10.30827/cuadgeo.v58i2.7545>
- Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. MAGRAMA (2012). *Desarrollo rural*. Recuperado de: http://www.magrama.gob.es/es/desarrollo-rural/publicaciones/publicaciones-de-desarrollo-rural/BBPP_DR_y_Jovenes_tcm7-243024.pdf
- Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. MAPA (16 de abril de 2021). *Pliego de condiciones de la Denominación de Origen Protegida “Peras de Rincón de Soto”*. Recuperado de: https://www.mapa.gob.es/images/es/_pliego_y_peras_de_rincon_tcm30-210778.pdf
- Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. MARM (2009). Población y Sociedad Rural. *Análisis y Prospectiva – Serie Agroinfo*, (12). Recuperado de:

https://www.mapa.gob.es/es/ministerio/servicios/analisis-y-prospectiva/Agrinfo12_tcm30-88390.pdf

- Molina Ibáñez, M. (2021). *La profesora Mercedes Molina sobre el problema urbanístico del Cerro de los Moros (Soria)* (entrevista de radio en Cadena Ser). Recuperado de: <https://www.age-geografia.es/site/la-profesora-mercedes-molina-sobre-el-problema-urbanistico-del-cerro-de-los-moros-soria/>
- Olaizola Elordi, J. (7 de diciembre de 2012). El gran negocio del Santander-Mediterráneo no era acabarlo, sino construirlo a costa del erario público. *El Diario Montañés*. Recuperado de: <https://blogs.eldiariomontanes.es/laengana/2012/12/07/el-gran-negocio-del-santander-mediterraneo-no-era-acabarlo-sino-construirlo-a-costa-del-erario-publico/?ref=https:%2F%2Felpais.com%2F>
- Pascual Esteve, J. M. (2011). *El papel de la ciudadanía en el auge y decadencia de las ciudades*. Tirant lo Blanch.
- Pérez Correa, E., y Farah Quijano, M. A. (2002). Los modelos de desarrollo y las funciones del medio rural en Colombia. *Cuadernos de Desarrollo Rural*, (49), 9-27. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/pdf/117/11704902.pdf>
- Ribes Gégundez, F. (2020). *Rutas para descubrir la España vacía*. Anaya Touring.
- Yturriaga Fernández, M. C. (2002). Documento inédito sobre un canal de riego entre Calahorra y Rincón de Soto, junto a la ermita de la Virgen de Carravieso. *Kalakorikos*, (7), 231-236.
- Zúñiga Antón, M., y Olcina Cantos J. (2019). Cultura del territorio. *Polígonos, Revista de Geografía*, (31), 37-44. Recuperado de: <http://revpubli.unileon.es/ojs/index.php/poligonos/article/view/6092/4667>

EXTENDED ABSTRACT¹

In Spain, 85% of territory is considered to be rural, denoting its importance. Since the 1990s and during the first two decades of this century, the economic diversification of the rural environment has been a constant, allowing a more open society capable of taking advantage of all the opportunities offered by today's globalised world.

Within the Spanish rural world there are clear imbalances between regions. On the one hand, those with a more complicated scenario, such as the mountainous areas and those far from the main communication routes, with marked depopulation and a continuous economic decline. On the other hand, those areas, generally semi-urban, close to the main transport axes or large population centres, with a significant socio-economic dynamism. The case presented here, Rincón de Soto, is one of the latter, as it is located in one of the most dynamic and industrially diversified areas, not only in La Rioja, but also in Spain and Europe, such as the Ebro valley.

This village of La Rioja has a small municipal area, 19 km². Its soils are very rich and as a result it has a long and fertile agricultural tradition. Currently and during the last two decades, the planning of a railway alternative threatens to put an end to part of this agriculture by projecting it through the surroundings of the municipality that is most precious to the local population. Over the last twenty years, the different public administrations have repeatedly presented different proposals, one to the north of the municipality, just between the river Ebro and the village, and a second, to the south, which is the proposal most widely accepted by the local population. The current situation of uncertainty and approaches that are not taking into account the will of the majority of the people, but rather serve private and political interests subject to legislative itinerancy, makes this an unresolved issue over time, a thorny and confrontational result in the public debate in the municipality.

In view of this situation, the main future challenge facing the village is to face the integration of the railway from the perspective of participatory governance, that is, taking into account the will of the inhabitants of Rincón as the main actors of their territory, in order to contribute to sustainable development. The aim of this work is to provide, from the geographical knowledge, greater clarity to the issue by assessing aspects such as landscape elements, environmental impact, socio-economic and ethnographic transformations that may result from an erroneous decision. In this sense, and in order to avoid a solution that does not respond to local interests, one of the main objectives is to value the importance of citizen participation in the decision-making process of projects as vital for local development as the development of a railway infrastructure. The aim is to empower the will of the people in the management and planning of the municipality in order to achieve greater social and territorial cohesion.

Methodologically, in addition to the usual bibliographical consultation and support for research work of this nature, a questionnaire was carried out among the population of Rincon de la Frontera, from which the statistical results presented in this article were extracted and which allow some of the main conclusions to be drawn. This fieldwork is part of a broader and more in-depth study that covers many other socio-economic, demographic and environmental aspects of the village itself. The tool used to create this form was the Microsoft Office 365 application, Forms, which allows questionnaires to be created digitally. The dissemination procedure among the population of Rincon was

¹ Traducción exclusiva de los autores / Authors' exclusive translation.

through social networks. The link to access the form was shared through WhatsApp groups of cultural, sports or neighbourhood associations, among other groups that are part of the local social network. This made it possible to cover the expected level of reach, limiting its dissemination to the local sphere. The questionnaire was open and available for one week during Christmas 2020-2021. It was completed anonymously and voluntarily by about 150 people. This is equivalent to approximately 4% of the current total population of the municipality. An acceptable percentage in this type of statistical study that reinforces and gives rigour to the conclusions drawn from it. The population considered as the sample universe was all those people who had a direct relationship with Rincón: registered residents, descendants or other close links.

Throughout the work, the current situation of this village of La Rioja is geographically contextualised, the most notable characteristics of which are as follows. With regard to its location, it is situated in the middle section of the Ebro valley, in the north-eastern part of La Rioja, right on the border with the Autonomous Community of Navarre. It is close to the main communication routes in the region, the N-232, AP-68, AP-15, LR-115, NA-134 and the Castejón-Miranda de Ebro railway network. Its strategic location explains part of its economic dynamism, together with a long tradition of intensive agriculture, the early development of an agri-food industry and the subsequent development of other industrial sectors, such as furniture, which consolidate its economic strength. Its demographic evolution is positive, rising from 2,000 inhabitants in 1900 to 3,886 today. Despite having a stagnant or negative natural population growth, the reception of immigrants has led to a positive trend over the last few decades. The attraction of the population from abroad, mainly foreigners, is due to its large job offer, with current unemployment rates of around 10%, well below the national average.

With regard to the development of the railway infrastructure, the municipality initially requested the possibility of removing the tracks from its urban centre. Since then, at the end of the 20th century and the beginning of the 21st century, the different political administrations, conditioned by the temporary nature of the legislation, have repeatedly put forward various alternatives, focusing on two main options. A project for a railway alternative in the north, between the town centre and the Ebro, coinciding with the most fertile lands and the recreational environment of the people of Rincon. The second option, to the south, with a complete route within the municipality, like the previous one, but through a less valued environment and with greater support from the local population, as stated in the aforementioned questionnaire. With these premises, in recent times the regional and national administrations seem to support the option contrary to the will of the majority of the people, the northern route.

This has provoked the rejection and dissatisfaction of the majority of the people of Rincon. Faced with the possibility of a political decision being imposed over the interests of the territory itself and its inhabitants, the importance of citizen participation, also known as participatory governance, in the making of transcendental decisions such as the current transport infrastructure is raised. In this sense, the consultation carried out, which has already been presented above, has a place here. The questionnaire allows to collect the opinion and the will of the population of Rincón de Soto, who responded anonymously and freely. When the population was presented with the two possibilities proposed by the administration, North or South, 23% chose the former option, while 77% supported the South option. On the other hand, when asked about four possibilities, such as: to take the tracks out of the urban centre at all costs (13%), to leave the tracks as they are (19%), to take the tracks out of the urban area in the North (9%) or to take the tracks in the South (60%), the results are logically divided, and although the majority of the population

prefers to leave the tracks as they are, the majority support for the railway route to the South of the municipality was repeated.

Given these premises and other more detailed results set out in the article, the administration must act as a manager and agent in charge of a correct territorial planning that responds to the real needs and interests of the population of Rincón. The political powers must be subordinated to and rely on territorial governance in order to reach the most appropriate proposals and solutions possible, taking into account the peculiarities of each territory.

In this case of the development of the railway alternative in Rincón de Soto, the majority is clearly in favour of the southern route, since the opposite option would have more serious impacts that would hinder the rural development of the municipality, would affect the landscape value of the Ebro area and the fertile land between the river and the urban area, and would entail a fragmentation of this space that is part of the collective memory and the identity of the village itself, which highlights its enormous ethnographic and cultural value. In this sense, Rincón de Soto must position itself in unison so that, if the railway alternative is finally carried out, it is done in the area that least affects the sustainable progress of the village, that is, in the south of its municipal district.