

# Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente

Carlos F. Martín García

**DESCRIPTORES**  
PROGRAMA ESPAÑOL DE CAMINOS NATURALES  
REQUISITOS  
REALIZACIONES  
GRADO DE ACEPTACIÓN  
FUTURO DEL PROGRAMA

## ¿Cómo nace el Programa Español de Caminos Naturales?

El año 1991, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, consideró conjuntamente las siguientes circunstancias:

1. Por un lado, existían en España miles de kilómetros de itinerarios en desuso o infrautilizados: líneas de ferrocarril no rentables abandonadas; ferrocarriles mineros igualmente abandonados; vías pecuarias, como cañadas, cordeles o veredas, con muy poca utilización; caminos de servicio de canales con expropiación suficiente como para permitir un uso alternativo ecoturístico; caminos que discurrían por la servidumbre del Dominio Público Hidráulico en las márgenes de los ríos, calzadas romanas, etc. La descomposición de estos recursos, grosso modo, era la expuesta en el cuadro 1.
2. La existencia de una demanda pública creciente:
  - De ecoturismo relativo a actividades deportivas blandas.
  - De desarrollo sostenible de las zonas deprimidas.
  - De necesidad de salvaguarda del patrimonio de las infraestructuras abandonadas que estaban, o bien despareciendo por falta de mantenimiento, o bien siendo usurpadas por invasión de ciertos colindantes.

Además, estos itinerarios, en el estado en que se encontraban, suponían un peligro real para el que se aventurara por ellos (ciclistas, peatones), por falta de unas condiciones de seguridad mínimas (desprendimientos en trincheras y túneles, puentes en mal estado, etc.).

La consideración conjunta de ambas circunstancias trajo de forma natural una respuesta lógica a las demandas reseñadas en relación con los recursos disponibles: *debían aprovecharse las infraestructuras en desuso existentes para darles una utilización ecoturística compatible con la fijada por la ley*

*para algunas de ellas (vías pecuarias), y conseguir así una oferta alternativa de servicios turísticos, impulsar el desarrollo sostenible de zonas deprimidas, salvaguardar el patrimonio amenazado y mejorar la seguridad del usuario.*

Así pues, de acuerdo con lo dicho, se puso en marcha el año 1991 un programa que pretendía dar respuesta a la demanda creciente de recursos turísticos alternativos y a la posibilidad de la práctica deportiva blanda en entornos de condiciones medioambientales valiosas, mediante la adecuación de los recursos abandonados o poco usados existentes. Este programa, desarrollado posteriormente en el Ministerio de Medio Ambiente Español desde su creación, el año 1996, fue llamado en un principio de Vías Verdes, y en la actualidad *Programa de Caminos Naturales*.

**CUADRO 1**

### Inventario de infraestructuras susceptibles de integrarse en el programa de caminos naturales

Tipo de infraestructura	Longitud aproximada
<b>A) Ferroviarias:</b>	
Ferrocarril vía ancha	2.430 km
Ferrocarril vía estrecha	1.819 km
Estado	1.431 km
Ferrocarriles mineros	1.886 km
<b>Total A) Ferroviarias en desuso</b>	<b>7.566 km</b>
<b>B) Resto de infraestructuras:</b>	
Vías pecuarias	4.500 km
Canales y sus caminos de servicio	1.500 km
Rutas históricas	2.000 km
<b>Total B) resto infraestructuras en desuso</b>	<b>8.000 km</b>
<b>Total A) + B):</b>	<b>15.566 km</b>

## ¿En qué consiste el Programa?

Concretando un poco más, el Programa de Caminos Naturales se plantea lograr unos *objetivos* mediante unas determinadas *actuaciones*.

Los *objetivos* son:

- Dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos.
- Mantener las infraestructuras con un uso público en el que se den las condiciones de seguridad necesarias y que permita, incluso, la recuperación del antiguo carácter del itinerario de que se trate, si ello fuera necesario (esto es especialmente gravoso en itinerarios ferroviarios abandonados).
- Facilitar a la población la práctica de deportes blandos, así como tener una experiencia cultural, educativa y de contacto con la naturaleza.
- Favorecer el desarrollo sostenible de zonas deprimidas, potenciando sus recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.

Las actuaciones son las de habilitar los itinerarios en desuso o infrautilizados y entregarlos al uso público de ecoturismo deportivo y recreativo.

Estas *actuaciones* pueden dividirse en dos grupos diferentes:

- Las realizaciones físicas del acondicionamiento básico de las infraestructuras preexistentes.
- Las del mantenimiento de las obras realizadas, las de dar a conocer la existencia de estos caminos, y la gestión de las actividades recreativas que se desarrollen en los mismos.

Los costes relativos al punto 1 (realización física de las obras necesarias para acondicionar las infraestructuras en desuso) son asumidos *en su totalidad por el Estado* en el Programa de Caminos Naturales.

Para llevar adelante las actividades correspondientes al punto segundo, o sea, las de *mantenimiento y promoción* de los Caminos Naturales terminados, existe una limitación importante al día de hoy: no existe ningún instrumento legislativo sobre Caminos Naturales en España que sustente la actuación del Estado en esta materia.

Por tanto, la Administración Central necesita la colaboración de otros organismos más cercanos al usuario final: los Ayuntamientos, Mancomunidades, Diputaciones y Comunidades Autónomas, que pueden ocuparse más eficazmente de las actividades mencionadas (mantenimiento de las obras realizadas, promoción del nuevo camino y gestión de las actividades recreativas que se desarrollen en el mismo), o bien hacer concesiones administrativas a entidades, sociedades, etc. de carácter local o regional que asumirían dichas obligaciones.

## Requisitos para integrarse en el programa

Como consecuencia de lo anterior, el Programa exige que el promotor (cualquiera de las entidades citadas en el párrafo anterior) que desee integrarse en el Programa de Caminos Naturales, deba cumplir los requisitos siguientes:

- Redactar por su cuenta un proyecto de las obras de acondicionamiento del trazado de la infraestructura en desuso para su conversión en "Camino Natural", proyecto que nor-

malmente se realiza después de un primer contacto con el Servicio de Caminos Naturales, en el que se comentan y armonizan las líneas maestras del proyecto, con objeto de adaptarlo a las exigencias técnicas del Programa.

- Aportación de un acuerdo de Compromiso del Ente Promotor en el que éste exprese:
  - Que existe disponibilidad de los terrenos para la realización de las obras.
  - Que se hará cargo del mantenimiento y conservación de las obras una vez acabadas, así como de las actividades necesarias para dar a conocer y promocionar el uso del nuevo camino.
  - Que asumirá la responsabilidad patrimonial y extracontractual ante la eventualidad de cualquier hipotético daño o siniestro producido en los terrenos y/o bienes inmuebles integrantes del "Camino Natural" o vinculados a él, o que como consecuencia de un limitado mantenimiento puedan originarse en las propiedades limítrofes, usuarios o personas situadas en las cercanías.

Es frecuente que, teniendo en cuenta que los caminos de los que hablamos tienen un alto grado de demanda social y son muy bien recibidos por la ciudadanía, los promotores estén tan interesados en que el Ministerio de Medio Ambiente acepte integrar en el Programa al Camino Natural que les afecta, que están dispuestos a firmar sin ningún recelo no importa qué compromisos, dejando para más adelante el plantearse cómo los cumplirán.

En cuanto a los *proyectos de obras*, éstos incluyen en general los siguientes capítulos:

- Despeje, desbroce y desmontado de la vegetación que pueda existir a lo largo de la plataforma debido a su abandono.
- Explicación, perfilado y compactación de la plataforma, en un ancho de 2 a 3,50 metros, para la incorporación de sub-bases de zahorras y firmes de rodadura de materiales que no impacten en el medio.
- Recuperación e instalación de sistemas de drenaje, así como rehabilitación de pontones, alcantarillas, etc.
- Instalación de pasarelas para sustituir pequeños puentes en mal estado o derruidos (Fig. 1).



Fig. 1. Pasarela en acero corten situada en el arroyo Amarillas, en el CN de la Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Burgos). El piso es de tabloncillos tanalizados, y los pendolones son de redondo de acero inoxidable.



Fig. 2. Tramo de camino junto al embalse de Arlanzón, en el CN de la Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Burgos). La balaustrada rústica, usada con profusión donde el peligro de caídas de gran altura está presente, da un carácter propio al CN.



Fig. 3. Recinto donde se instalaron los paneles solares y la caseta que alberga las baterías, reguladores, interruptores, etc. de la iluminación del túnel de Barbadillo de Herreros (Burgos), en curva y con 175 m de longitud.



Fig. 4. Estribo del puente del antiguo Ferrocarril Vasco-Navarro sobre el río Sabando (Álava), incluido en el CN Vasco-Navarro, antes de su rehabilitación.



Fig. 5. El mismo estribo del puente sobre el río Sabando, ya avanzada la rehabilitación.

- Instalación de barandillas de protección en puentes y grandes terraplenes (Fig. 2).
- Rehabilitación y acondicionamiento de túneles, cuando ello no sea especialmente gravoso. También se aportan medios de iluminación (que, normalmente, se abastecen de paneles fotovoltaicos) si su trazado es largo (más de 200 m) o en curva (Fig. 3).
- Rehabilitación de puentes de mampostería o metálicos que no suponga un gran gasto, con el objetivo de que, teóricamente, puedan usarse de nuevo para su antigua finalidad si en el futuro ello fuera necesario (Figs. 4 y 5).
- Instalación de pequeños Centros de Interpretación Temática sobre asuntos relacionados con el entorno del Camino Natural, para acoger visitantes, darles información y asesorarlos, organizar pequeños seminarios, etc. (Fig. 6).
- Señalización del trazado con especial atención a los cruces con caminos y carreteras.
- Revegetación de las márgenes del trazado, especialmente en taludes con problemas de erosión y en zonas esteparias para dar sombra.
- Control de los posibles desprendimientos de materiales en las trincheras del recorrido.



Fig. 6. Centro de Interpretación Temático del CN del Sifón de Albelda (Albelda, Huesca), donde se piensa instalar el Museo del Agua. Este Camino Natural va paralelo al camino de servicio del canal de Aragón-Cataluña, por una zona de regadío en la que el viandante se va encontrando a lo largo de la traza multitud de tomas de agua del canal con sus compuertas, bombas, etc. En el entorno se encuentran multitud de obras en relación con el agua de riegos, como unos aljibes tallados en la roca que datan del medioevo.

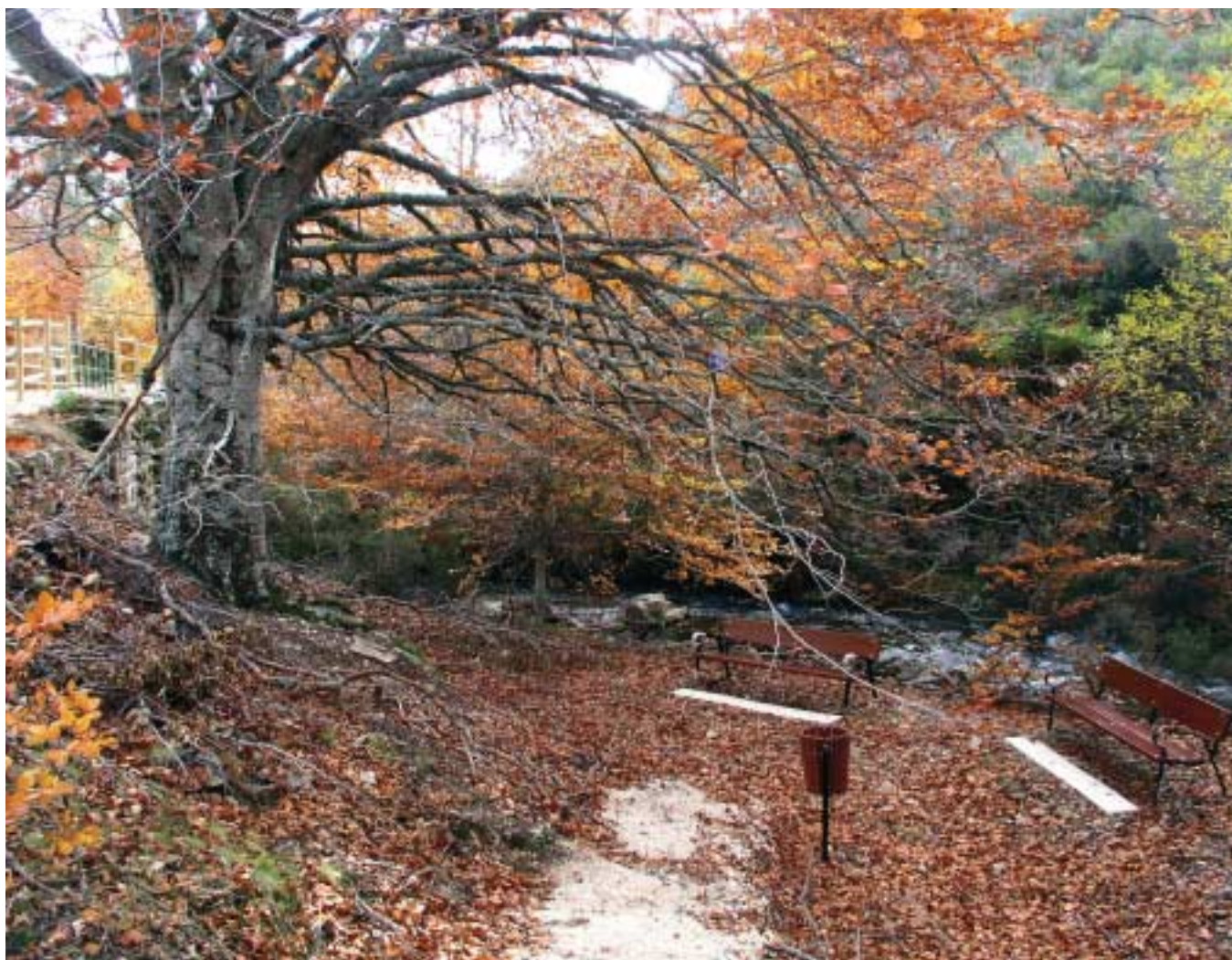


Fig. 7. Área de descanso junto al río Arlanzón en su curso alto, en el CN de la Vía Verde de la Sierra de la Demanda (Burgos). Nótese la gran haya que dará sombra al caminante en verano, y el arroyo de agua cristalina que bordea el área. Todos los bancos llevan una pequeña solera de hormigón elevada unos centímetros del suelo para que el caminante no tenga los pies en un charco.

- Creación de pequeñas áreas de descanso, que tratamos estén muy bien integradas en el paisaje y en lugares de especial belleza y sosiego, dotadas con mobiliario urbano y vegetación de sombra allí donde sea necesaria (Fig. 7).
- Eliminación de barreras arquitectónicas para facilitar el acceso a personas con dificultad de movimientos.
- Instalación de barreras para impedir el paso a vehículos motorizados, excepto a los de servicio y mantenimiento, incendios, etc. (ver figura 8).

*Es de destacar* que en este tipo de obras se dan dos circunstancias que no suelen darse en otras obras lineales y que las hacen distintas de las demás:

- Las sobrecargas del tráfico (peatonal o ciclista, y en algunos casos caballerías) son despreciables frente a las del peso propio de las estructuras y a las de la acción del agua en las infraestructuras.
- El mantenimiento de las obras a lo largo del tiempo puede dejar mucho que desear.

Por ello, exigimos a los proyectos que desean ser incluidos en el Programa de Caminos Naturales que apliquen una serie de medidas tendentes a minimizar los riesgos correspondientes a las circunstancias aludidas. Algunas de estas medidas son:



Fig. 8. Ejemplo de firme asfáltico con ligante sintético transparente. El tono que se aprecia es el del árido. Arriba de la foto se ve un bolardo desmontable flanqueado a ambos lados por dos traviesas empotradas verticalmente, que son hitos fijos para evitar la entrada al CN de vehículos motorizados.

- Disponer firmes de zahorra artificial de espesores comprendidos entre 15 y 20 centímetros, en función del CBR de la explanada subyacente, con pendientes transversales fuertes tanto en la explanada inferior como en la superficie final, para facilitar la evacuación rápida de las aguas de lluvia.

En algunos casos, para el tráfico ciclista, admitimos una banda lateral de unos dos metros de ancho con firme asfáltico consistente en un doble, o a lo sumo triple, tratamiento superficial (a veces con ligante sintético transparente en su última capa (Fig. 8) para evitar el impacto visual del color negro en el entorno).



Fig. 9. Murete de piedra en los Balcones de Madrid, CN de la Riveira Sacra (Orense). La balaustrada superior es muy antigua y va a ser sustituida por otra de rollizos tanalizados. El maravilloso paisaje de los cañones del río Sil es el que se domina desde este mirador.

- b. Para el buen funcionamiento de unos firmes tan someros, pedimos que se establezcan drenajes que respeten la limitación de que la capa freática se encuentre como mínimo a 70 centímetros de la superficie del pavimento. Dedicamos especial atención a las cunetas, que deben estar bien diseñadas y disponer de pasos salvacunetas de sección holgada (igual o mayor de 30 centímetros de diámetro) y fuerte pendiente (mayor del 2%).
- c. Cuando se trata de hacer pasarelas peatonales para salvar vanos de longitudes que, en algunos casos, llegan hasta los 90 o 100 metros, si el proyectista las desea hacer metálicas, que las prevea en acero corten, por la no necesidad de mantenimiento de este material (ver figura 1).
- d. Finalmente, que se redacte un anejo a la Memoria llamado "Cuaderno de Mantenimiento del Camino Natural", donde el proyectista debe estudiar la frecuencia de inspección de los distintos puntos problemáticos, la frecuencia de las labores de mantenimiento periódico, en qué consisten estas labores, los medios, tanto humanos como materiales que se deben habilitar para las labores de mantenimiento, y su coste anual. De esta forma, el promotor del camino se hace más consciente del alcance de los compromisos que va a adquirir con la Administración Central y no se llama a engaño en cuanto a su coste.

De esta manera se han conseguido obras durables e itinerarios realmente agradables para el paseo o para la práctica de deportes blandos o ecoturismo. Con una señalización homogénea en todos los caminos, un firme regularizado y seco, áreas de descanso integradas en el paisaje, protecciones (balastradas rústicas, vallas de seguridad para separar el tráfico rodado del peatonal, etc.), que existen siempre allí donde hay un peligro potencial, etc. (Fig. 9), se crea un entorno amigable para el usuario, el cual puede concentrarse en disfrutar de la naturaleza, hacer el ejercicio que él mismo se marque y, en definitiva, conseguir la relajación del espíritu y el ejercicio corporal que no son fáciles de compatibilizar con la vida ajetreada de la sociedad moderna. Todo lo cual, entre otros efectos, redundará en una mejor salud de la población.

## Beneficios socioeconómicos del Programa

Los beneficios socioeconómicos que reporta el Programa de Caminos Naturales en las zonas en que actúa se distribuyen en tres fases distintas de su desarrollo:

1. Las obras de acondicionamiento de las infraestructuras para el nuevo uso.
2. Las operaciones de mantenimiento de las obras realizadas.
3. La gestión de las actividades recreativas a desarrollar en el Camino Natural.

En la fase de ejecución, la maquinaria y la mano de obra utilizadas proceden en general de los núcleos urbanos del entorno, y la actividad económica en esa zona adquiere impulso y ayuda a estabilizar a la población.

Una vez terminadas las obras, el mantenimiento y conservación de las mismas requiere ejecutar operaciones de limpieza, riegos, reparación de material deteriorado, reposición de señales, vigilancia, etc., lo que obliga a los gestores (Ayuntamientos, Diputaciones y/o Comunidades Autónomas) a disponer de una serie de operarios que se encarguen de mantener en buen uso el "camino natural", con lo que se crea empleo fijo para operarios no especializados.

La organización de actividades de animación para un uso intensivo del "camino natural", preparando visitas con colegios, personas de la tercera edad, discapacitados, desarrollo de itinerarios culturales, etc., precisa de personal con una cierta especialización y con dedicación plena a dicha actividad.

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

## ¿Qué se ha realizado hasta ahora dentro del Programa?

Lo mejor es dar la respuesta en cifras (véanse los cuadros 2, 3 y 4 y las figuras 10, 11 y 12).

En un principio, teniendo en cuenta que el Programa se inició en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se tendió a recuperar infraestructuras ferroviarias, pero desde la creación del Ministerio de Medio Ambiente, con base en sus competencias y funciones, se fue ampliando la naturaleza de las infraestructuras a recuperar, incluyendo sendas, cañadas, caminos de servicio de canales, etc.

Por eso es conveniente aclarar que, en la terminología del Ministerio de Medio Ambiente, la designación de "Caminos Naturales" engloba a la de "Vías Verdes", término que se refiere exclusivamente a los caminos naturales recuperados de itinerarios ferroviarios en desuso, mientras que los "caminos naturales" son todos, los ferroviarios, los de vías pecuarias, los de senderos por las márgenes de los ríos, los de las vías de servicio de canales, los de rutas históricas, etc.

Esta evolución de Vías Verdes a Caminos Naturales no ferroviarios se puede apreciar en la figura 13.

**CUADRO 2****Caminos en servicio en la actualidad**

Camino Natural	Provincia	Comunidad Autónoma	kilómetros	Inversión (10 <sup>6</sup> €)	Nº de municipios	Población
La Sierra	Cádiz	Andalucía	36	2.635	3	25.000
Subbética	Córdoba	Andalucía	65	2.005	5	120.000
Litoral	Huelva	Andalucía	47	1.465	5	80.000
Guadiana	Huelva	Andalucía	17	0.765	2	2.000
Aceite	Jaén	Andalucía	54	2.303	5	200.000
Itálica	Sevilla	Andalucía	2	0.426	2	50.000
Sifón de Albelda	Huesca	Aragón	11	1.266	1	1.500
Tarazonica	Zaragoza	Aragón	9	0.141	2	12.000
Río Nalón	Asturias	Asturias	16	2.378	2	190.000
Son Juny	Mallorca	Baleares	1	0.331	1	2.500
Red de senderos en la isla de La Palma	Tenerife	Canarias	126	1.501	11	90.000
Villaescusa	Cantabria	Cantabria	8	0.274	8	18.000
Valle de Toranzo	Cantabria	Cantabria	14	0.807	1	3.000
Sarón-La Penilla	Cantabria	Cantabria	3	0.235	1	8.000
La Jara	Toledo	Castilla - La Mancha	59	1.829	6	11.000
Campo Azálvaro	Ávila	Castilla y León	14	0.784	1	50.000
Sierra de la Demanda	Burgos	Castilla y León	52	2.735	8	5.000
Esla	León	Castilla y León	11	0.642	2	6.000
Hayedos y robledales en Riaza	Segovia	Castilla y León	84	0.806	5	3.000
La Séquia	Barcelona	Cataluña	25	1.002	5	90.000
Carrilet	Girona	Cataluña	57	1.402	11	110.000
Ferro	Girona	Cataluña	9	0.824	2	15.000
Vía del Tren	Girona	Cataluña	40	1.617	8	100.000
Río Manol	Girona	Cataluña	3	0.247	1	2.000
Terra Alta	Tarragona	Cataluña	27	1.147	5	8.000
Baix Ebre	Tarragona	Cataluña	26	2.043	5	45.000
Maigmo	Alicante	Comunidad Valenciana	22	1.631	3	40.000
La Safor	Valencia	Comunidad Valenciana	6	0.911	2	90.000
Ribera de Acebo	Cáceres	Extremadura	13	0.519	1	1.500
Rutas ecológicas en el río Catoira	Pontevedra	Galicia	12	0.321	1	5.000
Noroeste	Murcia	Murcia	45	1.274	4	65.000
Tarazonica	Navarra	Navarra	13	0.204	5	36.000
Plazaola	Navarra	Navarra	22	1.900	4	9.000
Plazaola-Trinitarios	Navarra	Navarra	1	0.639	1	150.000
Atxuriaga-Gallarta	Vizcaya	País Vasco	11	0.394	2	10.000
Río Cidacos	La Rioja	Rioja (La)	34	1.082	7	35.000
Río Oja	La Rioja	Rioja (La)	26	0.747	10	15.000
<b>Total en servicio</b>			<b>1.021</b>	<b>41.232</b>	<b>148</b>	<b>1.703.500</b>

**CUADRO 3****Presupuesto comprometido 2004-2006**

Nº del Expediente	Camino Natural	Provincia	Comunidad Autónoma	kilómetros	Anualidades (10 <sup>6</sup> €)		
					2004	2005	2006
OB-0102	Los Molinos del Agua	Huelva	Andalucía	36	0,719		
OB-0302	Port de Vielha	Lleida	Cataluña	14	0,089		
OB-0802	Río Muga	Girona	Cataluña	6	0,466		
OB-012003	Vasconavarro	Álava-Navarra	País Vasco-Navarra	24	0,900	0,555	
OB-022003	Pantano de Utxesa	Lleida	Cataluña	14	0,558	0,056	
OB-052003	Río Tambre	A Coruña	Galicia	10	0,362		
OB-062003	La Campiña	Córdoba	Andalucía	28	0,990	0,165	
OB-072003	El Acequión	Albacete	Castilla - La Mancha	9	0,350	0,381	
OB-082003	Carrilet (Fase 2)	Girona	Cataluña	11	0,694	0,069	
OB-102003	Ribeira Sacra	Ourense	Galicia	47	1,203	0,549	
OB-012004	Canales de M <sup>a</sup> Cristina	Albacete	Castilla - La Mancha	25	0,556	1,335	0,334
OB-022004	Área de Hontanares	Segovia	Castilla y León	0	0,120		
OB-032004	Camino del Agua	Lleida	Cataluña	28	0,334	0,669	0,111
OB-052004	Vegas del Guadiana	Cáceres - Badajoz	Extremadura	56	0,691	1,266	1,231
OB-062004	Pedro Saputo	Huesca	Aragón	26	0,294	0,573	0,296
OB-082004	Sendas en Abalo	Pontevedra	Galicia	10	0,194	0,105	
<b>Totales</b>				<b>344</b>	<b>8,520</b>	<b>5,723</b>	<b>1,972</b>

**CUADRO 4****Otros proyectos que pueden salir a concurso en breve**

Camino Natural	Provincia	Comunidad Autónoma	kilómetros	Inversión (10 <sup>6</sup> €)	Observaciones
Senda del Oso	Asturias	Asturias	9	1,448	Pendiente de supervisión
Acondicionamiento del ferrocarril Murcia-Caravaca	Murcia	Murcia	30	1,773	Pendiente de supervisión
La Vall de Zafán	Teruel	Aragón	30	1,515	Pendiente de supervisión
Caminos de Garafia. Isla de La Palma	Tenerife	Canarias	20	0,451	Pendiente de supervisión
Galdames-Sopuerta y Sopuerta-Artzentales	Vizcaya	País Vasco	10	1,458	Pendiente de supervisión
C N Sierra de San Quilez (Binéfar-Huesca)	Huesca	Aragón	11	0,813	Pendiente de supervisión
Vía Verde de los Alcores	Sevilla	Andalucía	29	2,019	Pendiente de supervisión
Vía Verde de la Campiña Sevillana (Marchena-El Garabato, TM Écija)	Sevilla	Andalucía	29	2,498	Pendiente de supervisión
Sierra de Alcaraz	Albacete	Castilla-La Mancha	26	1,247	Pendiente de supervisión
<b>Totales</b>			<b>194</b>	<b>13,222</b>	



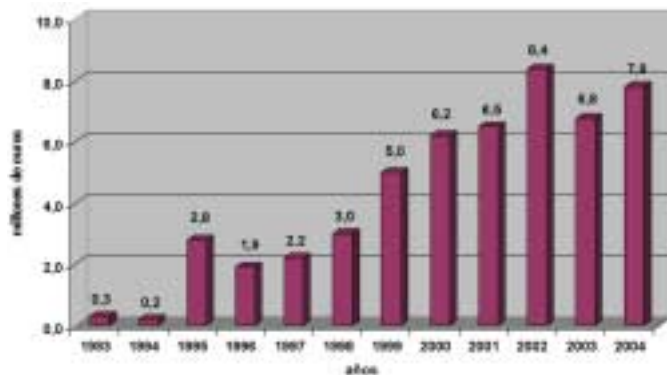


Fig. 10. Programa de Caminos Naturales. Inversiones.

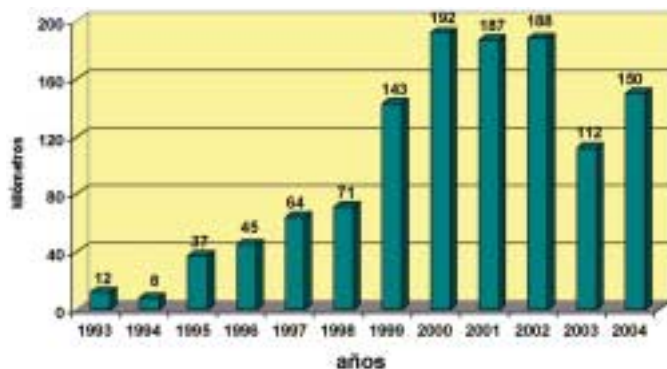


Fig. 11. Programa de Caminos Naturales. Kilómetros ejecutados.

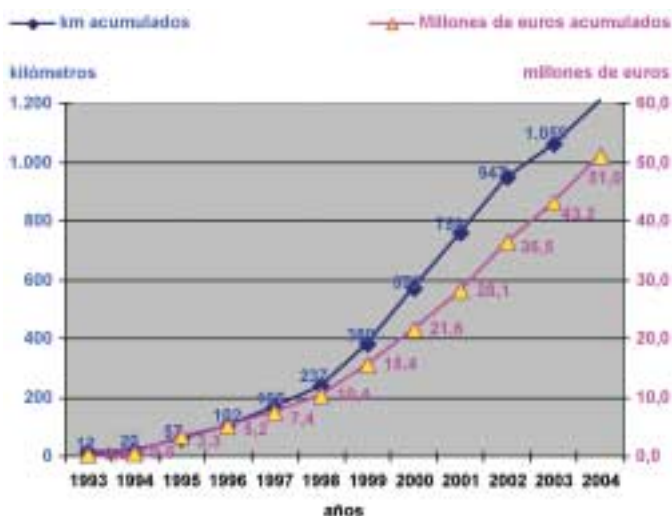


Fig. 12. Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente.

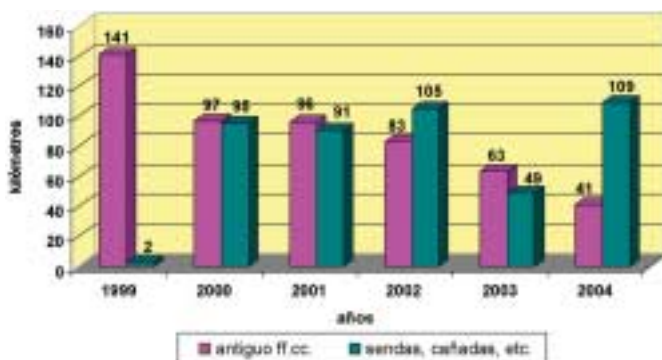


Fig. 13. Programa de Caminos Naturales. Infraestructuras ambientales recuperadas.

## ¿Cuál es el grado de aceptación del Programa por parte de la ciudadanía?

El año 2002 se realizó una encuesta a nivel nacional para detectar el grado de aceptación de los Caminos Naturales por parte de los usuarios.

Los resultados de esta encuesta, de forma resumida, son los siguientes:

- Aforo medio diario de cada camino: 58 personas, con un máximo de 283 y un mínimo de 17.
- Tiempo medio dedicado por cada usuario a transitar por el Camino Natural: 95 minutos, con un máximo de 238 y un mínimo de 56.
- Modo de desplazamiento de los usuarios:
  - Andando, el 41,58 %.
  - Corriendo, el 3,69 %.
  - En bicicleta, el 17 %.
  - A caballo, el 0,64 %.
  - Motorizados, el 17,91 %.
- Procedencia de los usuarios:
  - Misma provincia: 83,90 %.
  - Otras provincias de su región: 7,50 %.
  - Otras regiones españolas: 8,1 %.
  - Extranjero: 0,5 %.
- Edad del usuario:
  - Más de 50 años: 30,50 %.
  - Entre 40 y 50: 21,80 %.
  - Entre 30 y 40: 24,70 %.
  - Entre 20 y 30: 16 %.
  - Menos de 20: 7,10 %.
- Valoración de los usuarios del camino:
  - 1 normal en servicios accesorios.
  - 5 bien en accesos, comodidad, señalización, limpieza y conservación y acogida.
  - 1 muy bien en nivel de satisfacción.

Estamos satisfechos de los resultados de la encuesta, que nos impulsan a entregar al uso público una calidad cada vez mayor de este tipo de infraestructuras.

Y por último:

## ¿Qué futuro se puede prever para el Programa de Caminos Naturales del Ministerio de Medio Ambiente?

El Ministerio presentó hace aproximadamente un año a los medios de comunicación una Guía de los Caminos Naturales realizados por la Administración Central. Asimismo, en el mismo acto, se presentó una página nueva dentro del portal de internet del Ministerio de Medio Ambiente (<http://www.mma.es>), donde, en el apartado de información al ciudadano, se da cuenta en detalle del Programa de Caminos Naturales.

Por otra parte, declaraciones de la Ministra de Medio Ambiente Cristina Narbona dejan clara su voluntad de impulsar el Programa durante su mandato.

Además, se detecta en el Ministerio preocupación por la falta de una normativa oficial que regule tanto la puesta a disposición de terrenos para su ocupación como Caminos Naturales, como la redacción de sus proyectos y ejecución de



Fig. 14. Cañón del Sil, por cuyo borde discurre la traza del CN de la Riveira Sacra (Orense). La foto está tomada desde la provincia de Orense. La margen de enfrente es la provincia de Lugo. Este es el paisaje que disfrutarán los viandantes del CN, una vez terminado.

obras, y que regule el mantenimiento de los Caminos ya realizados, la organización de actividades de promoción, la asunción de responsabilidades ante terceros, etc.

Por otro lado, el problema actual de que las realizaciones del Ministerio de Medio Ambiente vengan mediatizadas por el hecho de depender exclusivamente de las peticiones que le llegan de los Entes Promotores (con lo que no puede establecerse prácticamente ninguna política de interés territorial que marque precedencias justas), va a ser resuelta en un plazo medio, ya que la nueva Administración se está planteando un Plan Director de Itinerarios Naturales que abarque la totalidad del territorio español. Este Plan Director, que debería estar disponible cuanto antes, tendría que ser concebido como un marco estratégico de actuaciones a medio plazo donde se fijaran los distintos itinerarios posibles y el programa para que se llevaran a la práctica. Asimismo, este Plan Director debería incluir las fuentes de financiación, como la de, en algunos casos, compartir gastos con los promotores, en particular las Comunidades Autónomas, así como la voluntad de aprovechar los fondos Comunitarios destinados a financiar en parte este tipo de obras.

Como el primer paso para la solución de los problemas es su correcta percepción, lo anteriormente expresado me hace ser optimista en cuanto a que se avanzará en la aportación de fondos al Programa (ya la propuesta de fondos a asignar al Programa para los Presupuestos Generales del Estado del año 2005 significa un avance respecto de los fondos que se le asignaron el año 2004) y en regulación normativa del mismo, con lo que estoy seguro de que en el futuro podremos entregar más y mejores Caminos Naturales al uso público, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de nuestro país. □

Carlos F. Martín García  
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos  
Miembro del Programa de Caminos Naturales  
del Ministerio de Medio Ambiente  
Responsable de la Supervisión de Proyectos  
de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental

