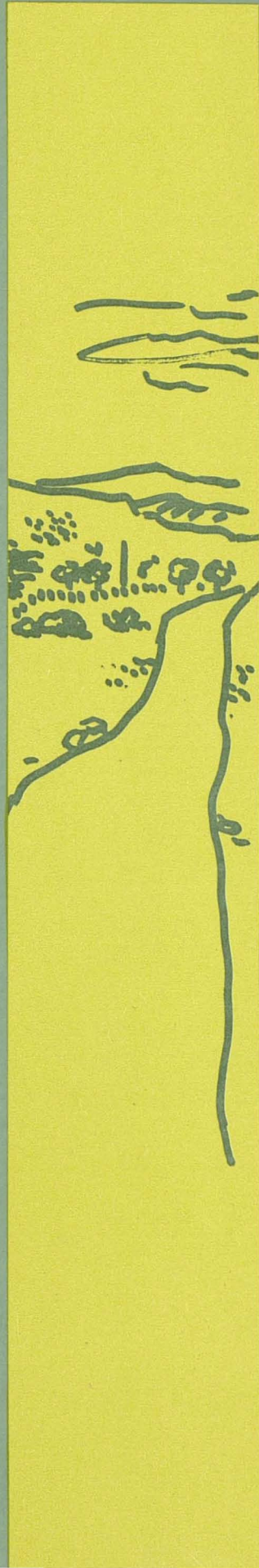


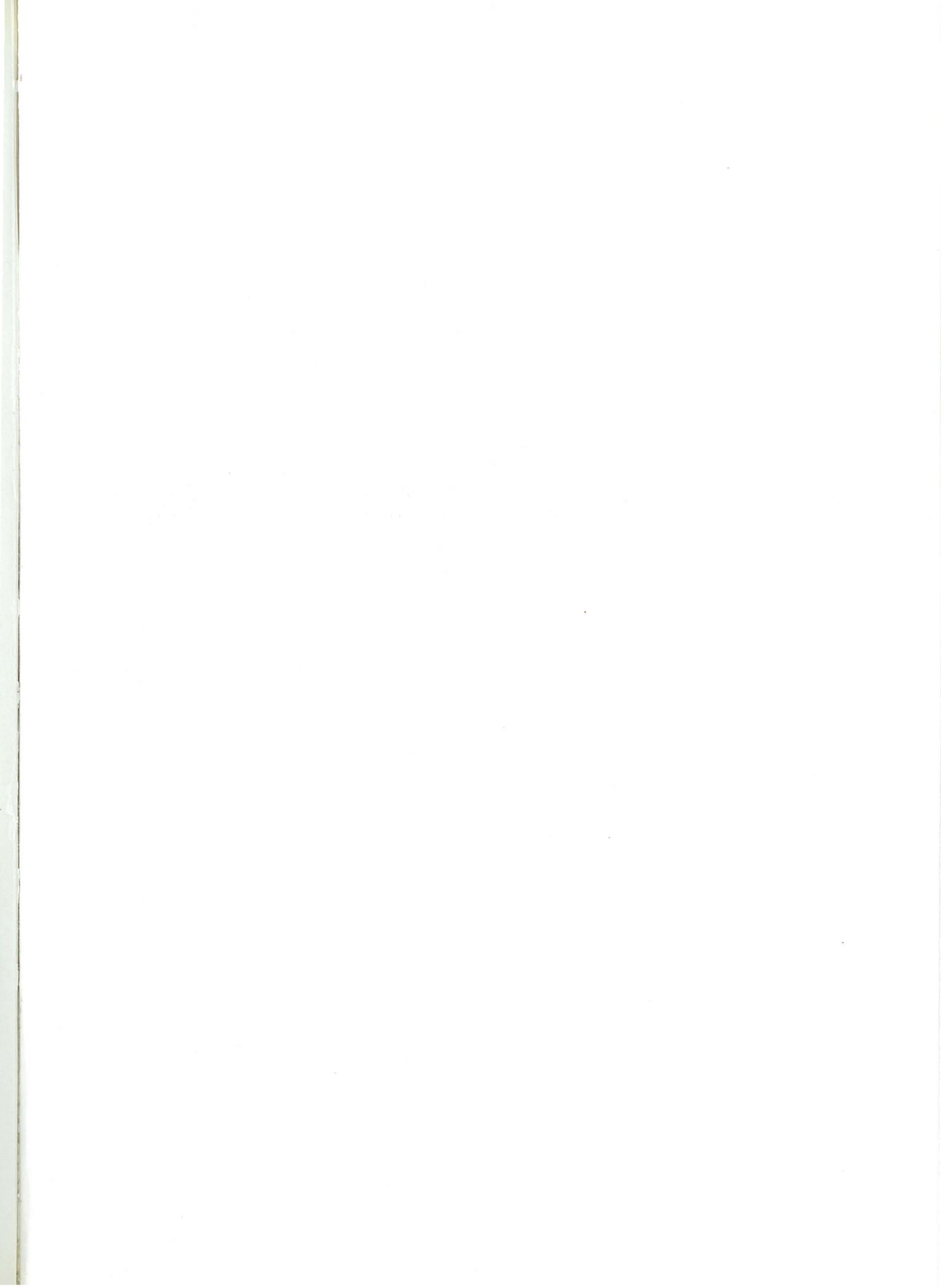
CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES • Dirección General de Ordenación del Territorio



LAS VIAS PECUARIAS EN ANDALUCIA

Oportunidades de tratamiento
a nivel territorial

LAS VIAS PECUARIAS EN ANDALUCIA





LAS VIAS PECUARIAS EN ANDALUCIA
Oportunidades de tratamiento a nivel territorial

LAS VIAS PECUARIAS EN ANDALUCIA

Oportunidades de tratamiento a nivel territorial



CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
Dirección General de Ordenación del Territorio

Sevilla, 1991

La presente publicación ha sido realizada por el Centro de Estudios Territoriales y Urbanos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes bajo la supervisión de su Director General D. Florencio Zoido Naranjo, con la Dirección Facultativa de D. Joaquín González-Daimiel García.

La redacción ha correspondido a Juan Eugenio Mena Cabezas de Grupo Entorno, S.A. (antes VERDE E.T.U.A.S.A.), interviniendo en los apartados históricos Fernando Sigler Silvera. Han participado, además, las siguientes personas:

Asistencia Técnica:

Andrea Hessel
Rafael León Rodríguez
José María Núñez Cruz

Tratamientos de textos:

Luis Damián Pérez García
Ana María Pérez Guerra

Delineación:

José Manuel Alonso Cruz
Carmen Troncoso Cayuso

Las VIAS pecuarias en Andalucía: Oportunidades de tratamiento a nivel territorial / Consejería de Obras Públicas y Transportes, Dirección General de Ordenación del Territorio.- Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 1991.

119 p.: plan. col. y n., graf.; 21x30 cms.

I.S.B.N. 84-87001-77-7

I. Andalucía. Junta. Dirección General de Ordenación del Territorio. II. Andalucía. Junta. Consejería de Obras Públicas y Transportes, ed.

© JUNTA DE ANDALUCIA. Consejería de Obras Públicas y Transportes

Coordina la Edición: Departamento de Publicaciones

Diseño Gráfico: M.^a Victoria Ruiz / Juan Carlos López

N.º de Registro: JAOP / E-014-91

I.S.B.N.: 84-87001-77-7

Depósito Legal: GR 42/1992

Fotocomposición: FOANSA. Sevilla

Impresión: Anel, S.A. Granada

El orden territorial, como objetivo y búsqueda, sustenta habitualmente su condición de referencia en hechos territoriales concretos que aglutinan los principales flujos y relaciones que en él se producen. Del estudio y las propuestas de ordenación suelen quedar ausentes otros elementos del territorio a los que se atribuye una menor repercusión o incidencia. Ha sido éste el caso de las vías pecuarias, testimonios físicos de un modo de utilización y aprovechamiento del territorio y de un desarrollo socioeconómico que en buena parte, ya ha perdido su vigencia; pero no por ello dejan de ser partícipes de las oportunidades y necesidades que con intensidad creciente se reclaman para la política territorial.

Las vías pecuarias han contribuido, hasta tiempos no muy lejanos, a la construcción de un territorio asentado fundamentalmente en la utilización primaria de sus recursos. El momento actual ofrece un marco diverso y funcionalmente más complejo e interrelacionado que, progresivamente, va generando demandas y necesidades e incorporando nuevas funciones al territorio y sus elementos componentes.

La tradicional vocación de desplazamiento del ganado, principalmente del transhumante, se ha visto disminuida por la incorporación de modernas técnicas de aprovechamiento ganadero y de medios de comunicación, así como por la evolución del sistema económico del país, que ha conllevado una diversificación productiva en general, paralela a la disminución progresiva de peso del sector ganadero.

Pese a ello, las vías pecuarias, como elementos físicos, perviven y mantienen todavía su carácter de dominio público y de componentes patrimoniales del Estado, así como el conjunto de regulaciones y servidumbres que les afectan.

La pérdida relativa de su funcionalidad obliga a la Administración a un esfuerzo de actualización del papel que han de cumplir en un marco territorial y socioeconómico de creciente complejidad. Propuestas al respecto no faltan desde diversas instancias, y a los poderes públicos competentes en esta temática y relacionados con ella corresponde, desde sus distintas esferas,

central, autonómica y local, llenar de contenido funcional y dotar de una dimensión de utilidad pública al conjunto de la red pecuaria andaluza que ofrece claras potencialidades para la progresiva formación de un nuevo orden territorial.

A dicho propósito responde la presente publicación, síntesis de un prolongado esfuerzo de conocimiento, puesta al día, reflexión y colaboración entre la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el Instituto Andaluz de Reforma Agraria, respecto a un patrimonio público que se pretende revalorizar territorialmente y rescatar rentabilizándolo socialmente. En este sentido, el conjunto propositivo que se ofrece pretende contribuir al debate e iniciativa abierta y enriquecedora sobre el papel que ha de desempeñar la red de vías pecuarias para el territorio y, desde ahí, proyectarse en funciones útiles al conjunto de nuestra Comunidad.

INDICE

0. PRESENTACION. PLANTEAMIENTOS METODOLOGICOS Y CONTENIDO	11
1. EVOLUCION HISTORICA DEL TRATAMIENTO LEGISLATIVO SOBRE LAS VIAS PECUARIAS	15
2. LEGISLACION VIGENTE SOBRE VIAS PECUARIAS Y JURISPRUDENCIA RECIENTE	39
3. LAS REDES PECUARIAS EN ANDALUCIA. METODOLOGIA BASE EMPLEADA	47
3.1. Comparación y situación general de las Vías Pecuarias en Andalucía	47
3.2. Metodología utilizada para el estudio de los tres ámbitos considerados	51
4. LAS VIAS PECUARIAS EN EL CONTEXTO DEL AREA METROPOLITANA DE SEVILLA (A.M.S.)	55
4.1. Planteamientos justificativos del estudio de detalle	55
4.2. Caracterización general de las Vías Pecuarias del ámbito metropolitano	56
4.3. Resultados generales y propuestas	58
4.4. Propuestas específicas. Explicación y esquemas	66
5. LAS VIAS PECUARIAS EN LA CAMPIÑA DE CADIZ	81
5.1. Justificación del ámbito y caracterización general de las Vías Pecuarias en la Campaña de Cádiz	81
5.2. Resultados y propuestas generales	85
5.3. Propuestas específicas. Explicación y esquemas	95
6. LAS VIAS PECUARIAS EN EL ENTORNO NATURAL DE LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGURA	101
6.1. Planteamientos previos y contexto principal	101
6.2. Justificación del ámbito y caracterización general de las Vías Pecuarias en las Sierras de Cazorla y Segura	102
6.3. Propuestas generales	107
6.4. Propuestas específicas	111
ANEJO	121

0. PRESENTACION. PLANTEAMIENTOS METODOLOGICOS Y CONTENIDO

Una forma de iniciar un acercamiento seguro y adecuado a la temática relacionada con las vías pecuarias la constituye el texto de la exposición de motivos de la Ley 22/1974 de 27 de junio sobre Las Vías Pecuarias. Así pues, parece aconsejable introducir la Ordenación del Territorio y las Vías Pecuarias en Andalucía con algunos comentarios previos.

En dicha disposición se viene a concretar y agilizar todo lo referente a su creación, conservación y mejora, transformación, etc., y comienza, al igual que otras anteriores y posteriores, con la afirmación tajante de que "las vías pecuarias son bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito de ganados...". Esta premisa se define más explícitamente en el artículo primero de la ley y reglamento vigentes.

No obstante, continuando con lo enunciado, se prosigue que "la función de las vías pecuarias, de la mayor importancia en épocas pasadas, se ha alterado en la actualidad...", y "parece, en consecuencia, oportuno facilitar el cambio de utilización de esos terrenos, en la medida en que resulten innecesarios al cumplimiento de su función primitiva, bien mediante su aplicación a la satisfacción de las nuevas necesidades, bien mediante su conversión en valor dinerario con destino específico de los fondos..."

Se reconoce, en definitiva, el cambio sustancial de uso y el estado de abandono en las últimas décadas.

Por todo ello, parece necesario enfocar dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía -caracterizada por poseer una extensa red de cañadas-, un análisis eminentemente metodológico que, partiendo de la actualidad legal y física, además del estado de opinión general sobre el tema, concluya las ideas fundamentales para lograr una mejor ordenación de dichas vías pecuarias.

El punto de partida se basa en los siguientes puntos:

- La extensa red de cañadas en todo el territorio nacional y, en concreto, en Andalucía.
- La importante significación superficial (1% de todo el Estado).

- El bagaje histórico y social que representan.
- La constante ocupación de los linderos.
- La demanda actual de espacios libres y zonas verdes.
- Las numerosas alternativas diseñadas y poco instrumentadas.

De otro lado, parece patente la preocupación actual de la Administración, cuyo hecho más significativo se refleja en la realización en curso de numerosos estudios.

La primera parte se enfoca en un ámbito obligadamente nacional y bajo dos frentes. Primero, la evolución histórica sobre el tratamiento legislativo de las vías pecuarias, argumentando con notas y de una forma rigurosa cada afirmación realizada. Segundo, sobre la legislación vigente incluyendo las dictadas en Andalucía, y la jurisprudencia reciente, esto último considerando sólo las sentencias del Tribunal Supremo en los diez últimos años.

La segunda parte versará sobre propuestas específicas de *ordenación territorial* referentes a tres comarcas tipo con diferente problemática en Andalucía, a saber: Area Metropolitana de Sevilla, Campiña Norte de Cádiz, y finalmente, Sierras de Cazorla y Segura en Jaén. Se presentan, en base a estos tres modelos, alternativas variadas de uso y acciones -de otro lado previstas en la Ley- que de forma resumida serían:

1. La venta y enajenación de las vías pecuarias debe ser el último remedio a la problemática general de las mismas.
2. Los futuros usos alternativos que se asignen deberán contar, ante todo, con un alto grado de reversibilidad, salvaguardando el dominio público que las caracterizan.
3. Para aquellas redes y conexiones que mantengan todavía cierto uso de trashumancia o de trasterminancia, se recogerá dicho uso por su valor testimonial, facilitando en lo posible esta actividad.
4. Para aquellos casos en que una vía pecuaria o tramo de ella tenga una importante funcionalidad para un núcleo de población, se propondrá la enajenación de la misma, a favor de los Ayuntamientos, para fines relativos al disfrute público y localización de infraestructuras.
5. Para aquellas vías que se encuentren en un espacio regulado por la nueva Ley 4/89 de Protección de los Espacios Naturales, de la Flora y Fauna Silvestres, se verá la posibilidad de su desafeción e inclusión en las determinaciones principales del P.R.U.G.. Igual medida puede plantearse para las Comarcas de Reforma Agraria. Todo ello sin perder el carácter de dominio público y sólo a efectos de gestión.
6. Se realizará una propuesta generalizada a todos los municipios consistente en la calificación de S.N.U. de especial protección.
7. Declaración de Monte de Utilidad Pública a las vías pecuarias que carezcan de alternativas agrícolas productivas. Deberá iniciarse, por tanto, su repoblación y manejo forestal.
8. La dinámica internacional existente sobre revalorización de espacios rústicos, caminos rurales y senderos pedestres cuenta en España una organización

que comienza a desarrollarla: La Federación Española de Montañismo. La conexión de Castilla-La Mancha con Andalucía a través del territorio del Parque Natural de Cazorla y Segura ofrece una alternativa en este sentido.

9. La reutilización como red viaria se presenta como una de las actuaciones y alternativas más comunes.

Pero lo más importante, y objetivo central de este trabajo, será proponer de forma clara, y en base a localizaciones concretas y metodológicamente trasladables, unos modelos o alternativas de uso espacial que puedan suponer una adecuada utilización de las vías pecuarias.

1. EVOLUCION HISTORICA DEL TRATAMIENTO LEGISLATIVO SOBRE LAS VIAS PECUARIAS

INTRODUCCION

La pérdida de gran parte de la funcionalidad histórica de las vías pecuarias, retrotrae todo intento de abordar las causas de este fenómeno y de encontrar puntos de referencia, necesarios para la reivindicación de su reutilización en el estudio de la evolución histórica del tratamiento legislativo sobre vías pecuarias, acometido en el país desde la Antigüedad hasta hoy día.

En este sentido, es imprescindible trazar el alcance de la importancia que en el ámbito socioeconómico, político e incluso cultural poseyeron las redes públicas de paso de ganados en los distintos períodos históricos. Así, el análisis de las sucesivas actuaciones legislativas en este campo -cuerpo central de este primer bloque temático- es efectuado en el marco del contexto en que se originaron, introduciéndose, pues, el estudio legislativo en un discurso histórico. Los comentarios hechos evitan, con su sintetización, la reproducción íntegra de las respectivas disposiciones y, con ello, una gruesa documentación de anejos.

La secuencia continúa con el análisis de la legislación actual sobre las vías pecuarias, así como de la jurisprudencia reciente, de manera que constituya el material jurídico a observar a la hora del planteamiento de determinadas actuaciones en orden al fin perseguido de la reutilización de aquéllas.

LA LEGISLACION GANADERA DE LA ALTA EDAD MEDIA: EL FUERO JUZGO

En el estudio de los orígenes de la práctica pastoril en la Península, la historiografía clásica se remontaba al periodo mitológico de la época tartésica de Gericion y Gárgoris, en el que las referencias apuntan hacia un carácter exclusivamente ganadero de la economía. Más adelante, durante los siglos VI-IV a. C. parece que las tribus del litoral tuvieron como actividad económica principal

la pecuaria, a base de cabras y, principalmente, de ovejas, debido a "la gran estimación en que se tenía la lana", según Joaquín Costa.

En los primeros tiempos de nuestra Era esta exportación de lana manufacturada habría remitido, aunque adquirió un gran desarrollo la exportación de lana en rama, lo que parece demostrar la pujanza mantenida por la ganadería en el periodo romano¹.

La actividad económica de la época visigoda (siglos VI-VIII) observó una continuidad y un debilitamiento, sosteniéndose la hipótesis de una trashumancia entre zonas relativamente alejadas².

Los visigodos elaboraron el más antiguo de los códigos españoles, el Fuero Juzgo, que en lo concerniente al pastoreo observaba cláusulas sobre el acceso de los ganados trashumantes a las tierras y sobre las cercas, permitiéndose, en definitiva, el libre paso de los rebaños por los caminos pastoriles³. El Cuaderno de Leyes y Privilegios del Honrado Concejo de la Mesta, de 1731, recoge una síntesis de las disposiciones del Fuero Juzgo referidas a la ganadería y las vías pecuarias⁴:

—Permisión a los ganados de beneficiarse del pasto de paso en los campos abiertos: "é los que van por el camino non deben aver ninguna caloña; ca estos tales poden pacer con el ganado el campo, que non es cerrado" (Ley 5, tít. 4, lib. 8 del Fuero Juzgo): posibilidad de que los ganados de cabaña puedan pasar pastando por todos los términos del Reino.

—Permisión a los ganados de comer las ramas de los árboles (Lib. 8, tít. 4, Ley 27).

—Prohibición de hacer dehesas o impedir el uso de los baldíos (Lib. 8, tít. 3, Ley 9).

—Protección a la integridad del ganado: establecimiento de penas por maltratar los ganados (Lib. 8, tít. 4, Leyes 8 y 10).

—Prohibición de cerrar las vías públicas: "si algun home cierra la carrera publica (...) si es servo, prendalo el Juiz (...), e fágalo dar cien azotes, e constréngalo que abra la carrera, como solía ser (...); e si es home poderoso el que lo faz, peche veinte soldos; e los homes de menor guisa pechen cada uno diez soldos" (Lib. 8, tít. 4, Leyes 24 y 25): origen del privilegio ganadero de que las cañadas, pasos, coladas y veredas estén abiertos, sin que se pueda impedir el paso con cercados, plantíos y siembras.

—Reconocimiento de la realización de "mestas": separación de los ganados revueltos e inspección por juntas destinadas al efecto, para que los reconozcan sus dueños (Lib. 8, tít. 4, Ley 14).

LA INTRODUCCION DE LA OVEJA MERINA

En el origen de la importancia de la ganadería lanar castellana parece estar la introducción de la oveja merina por los benimerines en el periodo almohade (siglo XII). La llegada de ganado merino supuso un cambio sustancial en la ac-

(1) Joaquín COSTA, *Estudios ibéricos*. Madrid, 1891-95, pp. I-XVII.

(2) José Angel GARCIA DE CORTAZAR, *La época medieval*. Historia de España-Alfaguara II. Alianza Editorial. Madrid, 1979, pp. 16-20; Emilio MITRE, *La España medieval*. Istmo. Madrid, 1979, p. 28.

(3) Julius KLEIN, *La Mesta. Estudio de la historia económica española, 1273-1836*. Alianza Editorial. Madrid, 1979, p. 309; "Las rutas de la Mesta", por Clemente SAENZ RIDRUEJO, Pedro GARCIA MARTIN y José Luis GARCIA SAINZ, en *Los Cuadernos de Cauce* 2.000, n.º 10. Madrid, 1986, p. 7.

(4) Cuaderno de Leyes y Privilegios del Honrado Concejo de la Mesta. Madrid, 1731, pp. 6-8.

tividad económica pecuaria debido a sus características morfológicas. La aplicación de los usos pastoriles bereberes desde el siglo XIII y la selección en la búsqueda de la pura raza merina desde el siglo XV, propició la paulatina mejora del ganado peninsular⁵. Por tanto, la aparición de la oveja merina lanzará, pues, al mercado una lana de calidad que "se convertirá en motor de la economía castellana en la Baja Edad Media"⁶.

LA CREACION DE LA MESTA (Siglo XIII)

Además de lo apuntado en apartados anteriores, lo cierto es que durante la Alta Edad Media era costumbre en las villas castellanas reunir asambleas de pastores y propietarios (de los que sólo tenían derecho al voto los poseedores de 50 o más cabezas) dos o tres veces al año, para la aplicación del fuero local en lo relativo a la actividad ganadera y para asignar a sus propietarios los animales descarriados, además de para tratar sobre los contratos con los pastores. Se denominaban "mestas", nombre que, según Klein, derivaba del hecho de que en estas reuniones se trataba sobre las ovejas "mezcladas" (el autor cita otros posibles orígenes: la "mechta" o campamento invernal ganadero bereber; la infrecuente denominación de reses descarriadas como "mestas", o la "amistad" entre pastores)⁷.

La práctica trashumante en los siglos altomedievales generaba conflictos entre ganaderos y entre éstos y agricultores. Así, la necesidad de establecer unas normas sobre el cuidado, vigilancia y fomento de la ganadería, obligaron a la formación de mestas. Una vez que a fines del siglo XII la trashumancia castellana contaba ya con una estructura doble de pequeños desplazamientos y largos recorridos estacionales a través de cañadas, tales litigios fueron sucediéndose ininterrumpidamente.

La evolución de la trashumancia y, por ende, de la utilización de las vías pecuarias, se relaciona con los caracteres del proceso bélico y repoblador cristiano medieval. Por tanto, puede decirse que la trashumancia supuso un estímulo a la política reconquistadora, debido a la necesidad de hallar nuevos espacios hacia el sur para los ganados.

En este sentido, los pastizales andaluces completarán las rutas ganaderas castellanas, estableciéndose con esta trashumancia a gran escala una estructura de grandes rutas o "cañadas" enlazadas por "cordeles" y "veredas". Las tres grandes cañadas reales eran la Leonesa (oeste), que transcurría desde León a la actual Extremadura; la Segoviana (centro), que llegaba al valle del Guadalquivir; y la Manchega (este), extendida desde los lindes de Aragón hasta las llanuras murcianas^{8/9}.

El aumento de los pleitos en múltiples puntos de este extenso sistema de comunicación pecuaria condicionó el que las mestas locales (de carácter regional desde mediado el siglo XIII) se refundieran en una sola, aglutinándose así los intereses de todos los ganaderos castellano-leoneses. En efecto, en 1273

(5) Julius KLEIN, *La Mesta*, op. cit., pp. 18-21.

(6) Emilio MITRE, *La España medieval*, op. cit., pp. 283-284.

(7) Julius KLEIN, *La Mesta*, op. cit., pp. 23-26.

(8) José Angel GARCIA DE CORTAZAR, *La época medieval*, op. cit., p. 237; Salvador de MOXO, *Repoblación y sociedad en la España cristiana medieval*. Rialp. Madrid, 1983, p. 369; Julio VALDEON y otros, *Feudalismo y consolidación de los pueblos hispánicos (siglos XI-XV)*. (Historia de España, vol. V, dirigida por Manuel TUÑÓN DE LARA). Labor. Barcelona, 1980, pp. 36-38; Julius KLEIN, *La Mesta*, op. cit., pp. 32-33.

(9) Estos caminos eran vigilados por los entregadores, con objeto de evitar los abusos de los dueños de tierras vecinas y velar por el libre paso de los ganados y la integridad de las cañadas.

Alfonso X constituyó el Honrado Concejo de la Mesta, medida que, según Valdeón, institucionalizaba una situación de facto. A partir de entonces, todo el ganado bajo control de la Mesta constituyó un solo conjunto, la cabaña real, medida que puede considerarse económico-política, pues aseguraba a la hacienda real un fácil cobro de tributos sobre la trashumancia. Dicha orientación permitió el control de la economía agraria -condicionada por el desarrollo ganadero- por parte de los propietarios de rebaños, la mayoría grandes señores laicos y eclesiásticos¹⁰.

Los contenidos de la primera *Carta de privilegio de la Mesta*, otorgada por Alfonso X en 1273, pueden sintetizarse en las siguientes disposiciones¹¹:

- Validación de las posturas y acuerdos tomados en las mestas.
- Obligación de los entregadores de asistir a las tres mestas anuales en el lugar en que fijen los ganaderos, bajo pena pecuniaria en caso contrario.
- Obligación de los pastores mayores de las cabañas de asistir a las mestas, sin poder enviar en su lugar a sustitutos.
- Permisión a los pastores de cortar una rama de cada árbol y madera para calzados, palos, mazas, aparejos para asar, queseras, leña, y para hacer puentes por donde pasen sus ganados.
- Prohibición de detener a los pastores por razón alguna, salvo por deuda.
- Prohibición a los caballeros que ejercen como guardas de los pastores de tomar de éstos cosa alguna, obligándose a devolver lo tomado, en su caso.
- Salvaguarda de la integridad física de los pastores y sus rebaños, bajo penas pecuniarias por maltrato o muerte de cabezas de ganado.
- Prohibición a los propietarios de tierras (Ordenes Militares, señores y villanos y aldeanos) de adehesar más de tres aranzadas por yugo de bueyes, bajo pena pecuniaria.
- Prohibición a los concejos de cobrar portazgos a los pastores por vestidos, comida u otros objetos necesarios para desarrollar su labor.
- Prohibición a los concejos de cobrar portazgos a los pastores por ganado que van a vender, si no supera las 60 cabezas.
- Prohibición de cobrar ningún tributo a los pastores por llevar bestias que acompañan a los ganados.
- Prohibición a frailes y caballeros de tomar bestia alguna a los pastores, bajo pena pecuniaria.
- Prohibición a las instituciones eclesiásticas de cobrar a los pastores, en concepto de medio diezmo, más de una cuarta de maravedí.
- Obligación de los señores de pagar a los entregadores la cantidad correspondiente derivada de los "tuertos" cometidos contra los pastores.
- Establecimiento de dos cabezas de ganado por millar como montazgo a cobrar por los lugares con privilegios plomados a los pastores.

Por último, el privilegio de 1276 establecía:

- Permisión a los pastores de sacar alimentos de una villa a otra sin que les sean embargados.

(10) José Ángel GARCÍA DE COR-TAZAR, *op. cit.*, pp. 237-238.

(11) "Los privilegios de la Mesta de 1273 y 1276", por Julius KLEIN en *Boletín de la Real Academia de la Historia*. Tomo LXIV, Cuaderno II, Madrid, febrero 1914, pp. 202-219.

La fuerte expansión de la ganadería lanar en la Baja Edad Media se produjo por un aumento de la explotación ganadera trashumante acontecida en los siglos XIV y XV. Cabe relacionarla, siguiendo a Valdeón, con los intereses de las clases dominantes, que estimularon un importante comercio de exportación aprovechando una favorable coyuntura internacional (ruptura del abastecimiento de lana inglesa a los talleres textiles de Flandes). En esta línea, se concluye con la afirmación de que "el fortalecimiento del poder de la nobleza en los siglos XIV y XV fue, en definitiva, el principal factor explicativo de la expansión de la ganadería lanar", recibiendo la Mesta, como "poderosa institución de los ganaderos que controlaba el mundo de la trashumancia", numerosos privilegios reales.

El crecimiento de la cabaña ovina, que se triplica entre los siglos XIV y XV, fue efectuado en detrimento de la actividad agrícola, agravando múltiples conflictos con los agricultores¹², pues existía una clara voluntad de los propietarios de rebaños de abrir nuevas cañadas y ampliar la anchura de las existentes. En este contexto encuentra explicación el contenido de los privilegios dados por Alfonso XI a la Mesta, en 1322¹³:

- Establecimiento de pena monetaria a quien cerrase o labrase las cañadas.
- Establecimiento de pena monetaria a quien adhechara sin mandato del rey.
- Obligación de los entregadores de abrir las cañadas y veredas y prender a quienes las labrasen o cerrasen (Cuaderno de Mesta, 1731. Parte 1.ª, Privilegio VIII).
- La salvaguarda de la libre circulación de la cabaña por todas las partes del reino, con permisión de pacer (idem, Privilegio IX).

Una Real Cédula de Juan II de marzo de 1454, sobrecartada por Enrique IV en noviembre, establecía:

- La apertura de las cañadas y la prohibición de cobrar impuestos de paso (idem, P. 149).

El mismo *Libro de Leyes, Privilegios y Provisiones de la Mesta* incluye los privilegios otorgados a la Mesta por Enrique IV en 1462, consistentes en:

- Confirmación de leyes anteriores (idem, Privilegio XL y XLI, P. 128).
- Protección al ganado (evitando embargos y maltratos).
- Señalamiento de cañadas¹⁴.

Este proceso de "aristocratización de Castilla y predominio nobiliario", se afianzó con los Reyes Católicos que pusieron en práctica una política económica proteccionista a pesar de la crisis financiera existente en la Corona, solventable a corto plazo con los ingresos procedentes de los tributos sobre el ganado y la exportación de lana.

(12) Julio VALDEON, *op. cit.*, pp. 113-114.

(13) *Libro de las Leyes, Privilegios y Provisiones Reales del Honrado Concejo de la Mesta*. Madrid, 1731: Privilegios del Rey don Alonso, ff. 49-52.

(14) *Ibidem*, f. 52 v.

En este contexto encuentra su explicación la serie de disposiciones de los Reyes Católicos favorecedora de la ganadería:

- Real Cédula de 1480: obligación de los campesinos de abandonar las tierras comunales cultivadas por ellos para dedicarlas al pastoreo.
- Ordenanza de 1481: rectificación de la amplitud de cañadas o lugares de paso de ganado.
- Autorización de 1491: permisión a los pastores de cortar arbustos para alimentar los rebaños y quemar bosques para convertirlos en pastizales.
- Ley de arrendamiento del suelo de 1501: autorización a la Mesta de mantener en arriendo indefinido incluso las dehesas en las que lo hubiesen realizado durante una década sin protesta del propietario¹⁵.

El *Libro de Leyes y Privilegios de la Mesta* recoge la confirmación de disposiciones anteriores efectuada por los Reyes Católicos en 1489 y que es justificada por el hecho, expresado por los miembros de la Mesta, de que muchas ciudades, villas y lugares quebrantaban el cumplimiento de las leyes ganaderas, lo cual provocaba un "gran daño al bien público (...) e grande menguamiento e disminución de los ganados". Los monarcas citaban entre los hechos perjudiciales el cerramiento y estrechamiento y ocupación de las cañadas, así como el cobro no pertinente de determinados tributos (portazgos y montazgos entre otros).

Las disposiciones aludidas pueden sintetizarse en los siguientes aspectos:

- Libertad de paso del ganado por todas las partes del reino, pasciendo a su paso (idem. Privilegio LVI).
- Orden de desocupación y ensanchamiento (en su caso) de las cañadas ocupadas o estrechadas en el último medio siglo (idem. Privilegio LV).
- Cumplimiento de las anteriores disposiciones a pesar de la existencia de algún pleito pendiente.

La voluntad de cumplimiento de la legislación protectora de la ganadería explica la codificación efectuada en 1492 por Malpartida, consejero de los Reyes Católicos¹⁶. Dicho *Código* establecía la organización interna de la Mesta, sintetizando las prácticas reglamentarias seguidas tradicionalmente:

- Existencia de tres reuniones generales al año en un principio, luego reducidas a dos.
- Emisión del voto a través de cuadrillas, formadas por las cuatro cabañas en que se dividían los distritos ganaderos de las sierras (Soria, Segovia, Cuenca y León).
- Creación por los Reyes Católicos de la figura de la Presidencia de la Mesta, desempeñada por el miembro más antiguo del Consejo de Castilla.
- Existencia de alcaldes de cuadrilla o alcaldes de Mesta, con la función principal de custodiar y administrar las reses descarriadas.
- Existencia de procuradores de Corte o de Chancillería, para velar por los intereses de los Hermanos (procuradores de puertos, de dehesas).
- Establecimiento de la protección real en favor de los pastores, que no podían

(15) José Luis MARTIN, *La Península en la Edad Media*. Teide, Madrid, p. 806-807.

(16) Libro de las Leyes, *op. cit.*, ff. 54 v-56 v.

ser encarcelados por deudas y estaban exentos del servicio militar.

—Continuación de las funciones del alcalde entregador (figura instituida por Alfonso X). No se trataba de un funcionario subordinado de la Mesta, sino de un representante directo de la autoridad real¹⁷.

(17) La compilación más antigua de leyes de la Mesta, datada en 1379, no se ha conservado. Por su parte, el *Código de Malpartida* fue ampliado en 1511 por Palacios Rubio, segundo presidente de la Mesta y chanciller de los Reyes Católicos.

(18) Julius KLEIN, *La Mesta*, op. cit., p. 336. Por lo que respecta a la composición social de la organización mesteña, Le Flem recoge el esquema evolutivo ofrecido por Felipe Ruiz Martín, según el cual la Mesta habría conocido una primera fase anterior a 1526 de carácter popular, de coexistencia entre pastores medianos y pequeños y futuros ganaderos mayores; una segunda de 1526 a 1578, de prepotencia de los ganaderos mayores, tras la incorporación de los semitrashumantes y riberiegos a los serranos de larga trashumancia; y una tercera, a partir de 1580, con la paulatina expulsión de los estantes. Esta tercera etapa es matizada por Le Flem, quien hace hincapié en la importancia, aunque minoritaria, de los ganaderos modestos, mano de obra al servicio de los mayores, y utilizadores de las estructuras de gestión de éstos. Jean-Paul LE FLEM, *La frustración de un imperio (1476-1714)*, op. cit., p. 53.

(19) Un ejemplo de estas relaciones conflictivas entre la Mesta y los labradores puede observarse en el pleito seguido por la Chancillería de Granada a partir de 1557 contra la Mesta, promovido y ganado por los labradores de las villas de la Sierra de Villaluenga, del que en el anexo se ofrece un extracto. A este pleito hace referencia el propio Le Flem, op. cit., p. 52. De todos modos, este mismo autor insiste en la prevención con que hay que tratar estas relaciones, que no siempre estuvieron lejos de la coexistencia.

(20) Emiliano FERNANDEZ DE PINEDO y otros, *Centralismo, Ilustración y agonía del Antiguo Régimen (1715-1833)*. Vol. VIII de *Historia de España*, dirigida por Manuel TUÑÓN DE LARA. Labor. Barcelona, 1984, p. 40.

LA LEGISLACION GANADERA EN LA EDAD MODERNA (Siglos XVI, XVII y primera mitad del XVIII)

Durante el siglo XVI tuvo lugar un incremento de la extensión en superficie de los cultivos y paralelamente la ganadería experimentó una oscilación, saldada finalmente con un retroceso cuantitativo (pasando las cabezas de ganado de 3 millones a principios del siglo XVI a 2 a comienzos del XVII), lo cual, no obstante, no implicó una decadencia de la Mesta.

Uno de los factores explicativos de este descenso pudo residir en los perjuicios causados a los ganaderos serranos por los de llanura no trashumantes, que privaban de pastos a los ganados mesteños. Otra explicación consiste en que la escasez de tierras provocó el rompimiento de pastos comunes y cañadas, reavivando la conflictividad entre labradores y pastores. De todos modos, según Le Flem, en la práctica se llegó a situaciones de coexistencia agropecuaria.

Durante el siglo XVII, como indica Le Flem, "las exigencias de la exportación superaron las del consumo interior", lo cual impediría, ciertamente, el desarrollo de la industria textil interna.

Los primeros reyes Austrias fueron continuadores de la política proteccionista anterior, situando Klein en los reinados de los Reyes Católicos y Carlos V el apogeo de la Mesta¹⁸.

Similar política proteccionista sería seguida en reinados posteriores, aunque sin alcanzar la Mesta el nivel de privilegio ostentado durante los últimos años del siglo XV y primera mitad del XVI.

Esta situación de privilegio de la Mesta estaba en función de las continuas demandas de servicios económicos efectuadas por Carlos V para financiar su política internacional.

Durante la segunda mitad del siglo XVI, bajo el reinado de Felipe II, continuaron las líneas generales de esta política de protección ganadera, si bien comenzó a hacerse patente la resistencia de sectores labradores¹⁹.

En la primera mitad del siglo XVII sitúa Klein el cénit teórico de los privilegios alcanzados por la Mesta sobre los pastizales.

Según Fernández de Pinedo, la ganadería trashumante siguió una evolución compleja, pasando desde sus niveles cuantitativos más bajos a una recuperación desde mediados del siglo XVII y continuada en gran parte de la centuria siguiente. En este sentido, el crecimiento más intenso de los efectivos trashumantes tuvo lugar en los dos primeros tercios del siglo XVIII, siendo este siglo el del apogeo de la Mesta²⁰.

Las disposiciones de la Edad Moderna, en palabras de Le Flem, son el reflejo de "una política vacilante para asegurar el equilibrio entre labrantío y ganadería".

Esta legislación ha sido recogida sucesivamente en el *Libro de las Leyes, Privilegios y Provisiones Reales del Honrado Concejo de la Mesta* (1681), la *Recopilación de las Leyes de estos Reinos* (1723), el *Cuaderno de Leyes y Privilegios del Honrado Concejo de la Mesta* (1731) y la *Novísima Recopilación de las Leyes de España* (1806).

Así el *Cuaderno de Leyes...* (1731), que reproduce las disposiciones del Libro de Leyes... (1681), incluye los siguientes contenidos²¹, ofreciéndose en primer lugar los relativos a las cañadas:

— Establecimiento de la obligatoriedad de que las cañadas estén abiertas, y se restablezca la anchura de 90 varas en las que hubiesen sido estrechadas (privilegio LIX)²².

— Obligación de los alcaldes entregadores de la Mesta de administrar justicia en los casos en que las cañadas hayan sido rotas o labradas (provisión de Felipe II, de 24 de diciembre de 1562)²³.

— Prohibición de romper las cañadas (provisión consultada con Felipe II, de 15 de enero de 1561)²⁴.

— Prohibición a los jueces de tierras baldías de vender las que están en las cañadas y de permitir que se rompan (Real Cédula de 15 de mayo de 1590)²⁵.

— Obligación de los ganaderos de pasar los rebaños por las cañadas y puertos acostumbrados (Ley XVIII)²⁶.

— Prohibición de detener a los pastores que fuesen en cañada con sus ganados (Tít. XXV, Ley II-V)²⁷.

— Obligación de los ganaderos de pagar el pasto consumido por sus animales en caso de quedar éstos detenidos en una dehesa por causa de una crecida del río que les impidiese continuar (Tít. XL, Ley I).

— Regulación del paso de ganado por puertos o puentes (Tít. XL, Ley II).

— Establecimiento de pena pecuniaria para el pastor que pasase por puertos su ganado en nombre de otro pastor (Tít. XL, Ley III)²⁸.

— Establecimiento de pena pecuniaria para quien hiciese correr las ovejas en cañadas (Tít. XLII, Ley I).

— Obligación de los propietarios de dehesas de permitir a los ganados atravesar a otra dehesa por el lugar más directo (Tít. XLII, Ley II).

— Obligación de los pastores de no salirse de las cañadas de las dehesas (Tít. XLII, Ley III)²⁹.

— Establecimiento de pena en especie a quienes mudasen los mojones o estrechasen las cañadas (Tít. XLIX, Ley I)³⁰.

— Obligación de los entregadores de medir y amojonar las cañadas, aunque éstas atravesen tierras comunales (Acuerdo de la Junta General de 17 de abril de 1696. Tít. LII, Ley XX)³¹.

En relación con los montes y plantíos y las dehesas y pastizales, la *Novísima Recopilación* establecía las siguientes disposiciones³²:

(21) *Cuaderno de Leyes y Privilegios del Honrado Concejo de la Mesta, con índice y concordantes de Leyes Reales, Autos acordados y Capítulos de Millones. Colocado de orden de el Real y Supremo Consejo de su Majestad por el Licenciado don Andrés Díez Navarro (...)*. Madrid, 1731. (En adelante, *Cuaderno...* (1731).

(22) *Cuaderno...* (1731), primera parte, p. 195. Disposición ratificada por mandato de 19 de septiembre de 1667. (*Cuaderno*, 2.^a parte, p. 276).

(23) *Ibidem*, p. 196.

(24) *Ibidem*, pp. 196-197.

(25) *Libro de las Leyes y Privilegios y Provisiones Reales del Honrado Concejo de la Mesta general y Cabaña Real destos Reynos*. Imp. por Julián de Paredes, Madrid, 1.681, ff. 144 v-145.

(26) *Cuaderno...* (1731), segunda parte, p. 178.

(27) *Ibidem*, p. 211.

(28) *Ibidem*, pp. 245-246.

(29) *Ibidem*, pp. 246-247.

(30) *Ibidem*, p. 253.

(31) *Ibidem*, p. 277.

(32) *Novísima Recopilación de las Leyes de España*. Madrid, 1806, Tít. XXIV-XXV.

- Fomento de la formación de nuevos plantíos de montes y arboledas en beneficio de la ganadería (Tít. xxiv, Leyes II y VII, 1518).
- Prohibición a los ganados de entrar a pacer en los montes que se quemaran, para el aumento de ellos y su pasto, durante cinco o seis años (Tít. xxiv, Ley VII, 1558).
- Reducción a pasto común de terrenos públicos y concejiles rotos y destinados a labor y restitución de lo ocupado por los particulares (Tít. xxv, Ley IV, 1551).
- Prohibición de arrendar tierras a quien no poseyera ganado y permisión al que sí lo tuviese de arrendar cuanta hierba necesitase más una tercera parte (Tít. xxv, Ley VI).
- Reducción a pasto de las tierras rotas desde 1590 y apeo de las dehesas del Reino, con objeto de luchar contra el encarecimiento de las hierbas (Tít. xxv, Ley XIX, 1633).

Según Le Flem, estas Leyes de la Novísima Recopilación "significan una lucha contra los rompimientos de dehesas, contra el encarecimiento de las hierbas, y también revelan (...) la ruptura ecológica del siglo xvii"³³.

Por último, en cuanto a las disposiciones centradas en la Mesta como institución, cabe señalar, partiendo del establecimiento de la incorporación de todas las cabañas particulares de ganados a la cabaña real³⁴, las siguientes:

- Establecimiento de la jurisdicción del ministro del Concejo de Castilla que ha de presidir el Concejo de la Mesta, observándose como su principal cometido el de realizar la "residencia" a los hermanos del Concejo de la Mesta y el de fiscalizar, a través de dos escribanos, la labor de los alcaldes mayores entregadores (Novísima Recopilación, Libro VII, Tít. xxvii, Ley II, 1526-1640)³⁵.
- Establecimiento de las facultades y obligaciones del Concejo de la Mesta y hermanos en las juntas generales (N.R., Libro VII, Tít. xxvii, Ley III, 1602-1640)³⁶.
- Regulación de la elección y facultades de los alcaldes de cuadrilla de la Mesta, prohibición de vender las dehesas que poseyera algún ganadero si no vendía juntamente el ganado, y prohibición de realizar pujas sobre dehesas de posesión adquirida por la Mesta (idem., Ley IV, 1609-1633)³⁷.
- Regulación de las competencias de los alcaldes mayores entregadores, con la misión de velar por la defensa y amparo de los ganados de la cabaña real. Se trata, según Le Flem, de la figura clave de todo el sistema (Ley V, 1532-1640)³⁸.

(33) Jean-Paul LE FLEM: "La ganadería en el Siglo de Oro XVI-XVII. Balance y problemática con especial atención a la Mesta", en Gonzalo ANES y otros. *La economía agraria en la Historia de España. Propiedad, explotación, comercialización, rentas*. Alfaguara. Madrid, 1979, pp. 39.

(34) *Novísima Recopilación ...* (1806), Libro VII, Tít. XXVII, Ley I, p. 575.

(35) *Ibidem*, p. 578.

(36) *Ibidem*, pp. 578-580.

(37) *Ibidem*, pp. 580-581.

(38) *Ibidem*, pp. 581-591.

LA LEY AGRARIA DE JOVELLANOS Y LA CRISIS LANERA DE FINES DEL ANTIGUO REGIMEN

La tendencia agraria general del setecientos puede resumirse expresando que el incremento de la superficie cultivada, a base, en gran parte, de la roturación

de tierras hasta entonces dedicadas a pastos, condujo a una disminución del número de cabezas de ganado ovino³⁹. Este retroceso, a partir de la década de los 60, debido a la recuperación demográfica y el consiguiente "hambre de tierras de labor por parte de los labriegos más desprovistos"⁴⁰, explica que la pugna secular entre agricultores y ganaderos se agudizase desde entonces, proliferando los ataques contra la Mesta.

La búsqueda de una mayor rentabilidad de la tierra incidió en el intento de aplicar unos presupuestos ideológicos ilustrados anhelantes de la creación de una nueva clase media campesina, que promoviera un desarrollo económico rompiendo el círculo cerrado del Antiguo Régimen, sin quebrantar sus estructuras fundamentales y abogando por el libre desarrollo de la iniciativa y la propiedad individual.

En esta última tendencia se enmarca el Informe sobre la Ley Agraria de Jovellanos, documento redactado en 1794 por encargo de la Sociedad Económica Matritense.

Jovellanos procedió a un análisis histórico de la evolución del agro español, desarrollando seguidamente unas propuestas referentes a la propiedad de la tierra y el trabajo y a la circulación de los productos. Un segundo bloque de argumentos alude a los obstáculos políticos y naturales sufridos por la agricultura española y a los medios para combatirlos⁴¹.

Proponía enajenar todos los bienes baldíos y entregar las tierras concejiles al interés individual mediante el cerramiento de tierras, luchar contra la amortización de tierras, frenar los mayorazgos y suprimir los privilegios de la ganadería trashumante. En su crítica a los privilegios de la Mesta, destacaba cómo esta protección monopólica dañaba a las demás actividades económicas⁴².

Sus ideas se resumen así:

—Las leyes que prohíben el rompimiento de las dehesas y los cerramientos violan el derecho de propiedad.

—El privilegio de posesión roba al propietario el derecho de elegir su arrendador.

—Las leyes que fijan el precio de las hierbas envilecen la propiedad.

—Los tanteos perjudican a la propiedad porque al destruir la concurrencia impiden que los precios sean justos.

—La existencia de la Mesta es una ofensa a la razón y a las leyes, al reunir "el poder y la riqueza de pocos contra el desamparo y la necesidad de muchos".

—Propuesta de que el ganado trashumante goce de similar protección que el resto de ramos de la industria, dejándose al interés particular dirigir libremente su acción.

—Consideración del uso de las cañadas como el único válido, justo y legítimo⁴³, ratificando la franqueza y amplitud de los caminos pastoriles, máxime cuando los cerramientos que propone sólo dejan abiertos los caminos reales.

En el último tercio del siglo XVIII, la crisis económica que azotó al Antiguo Régimen tuvo en la agonía de la Mesta (importante fuente de recursos económi-

(39) "La coyuntura agraria", por Gonzalo ANES, en *Historia* 16, n.º Extra VIII, diciembre 1978, pp. 21-27.

(40) Emiliano FERNANDEZ DE PINEDO, *Centralismo ...*, op. cit., p. 40.

(41) G. JOVELLANOS, *Obras*. Ed. P. Mellado. Madrid, 1845.

(42) *Ibidem*, pp. 87-100.

(43) *Ibidem*, pp. 97-100.

cos) y en el hundimiento de las exportaciones laneras una de sus principales manifestaciones⁴⁴.

Según García Sanz, una subida menos acusada de los precios de la ganadería trashumante en relación a los de los granos, así como una subida más intensa de los precios de los pastos con respecto a los de la lana, provocaba una reducción progresiva de los beneficios. Así pues, a pesar del "favorable marco legal" institucionalizado en la Mesta, no pudo evitarse una caída de la rentabilidad de la trashumancia, produciéndose un estrangulamiento de los beneficios y una reducción del contingente pecuario trashumante⁴⁵.

Consecuentemente, la decadencia económica de la ganadería trashumante tuvo su reflejo jurídico-político en el ocaso de los privilegios de la Mesta entre los años 1770 y 1836. Las disposiciones ilustradas de este periodo así lo atestiguan:

— Ordenación del reparto de tierras de propios y arbitrios y de tierras concejiles labrantías (Real Decreto de 26 de mayo de 1770). Se trataba de la plasmación jurídica de la propuesta, encabezada por el Intendente de Andalucía Olavide, de fomentar una nueva clase media campesina, mediante el reparto de lotes igualitarios de tierras de propios.

— Conservación de la integridad de viñas y olivares, prohibiéndose pastar en ellos (Real Cédula de 13 de abril de 1779)⁴⁶.

— Establecimiento de las reglas que deben observar los alcaldes mayores entregadores en las residencias, con objeto de "evitar perjuicios a los pueblos en las mayores costas" (Real Orden de 27 de enero de 1780)⁴⁷.

— Reducción del número de alcaldes entregadores de 4 a 2, tomando las dos nuevas audiencias de Mesta una periodicidad cuatrienal, resolviéndose cada caso en una sola audiencia⁴⁸.

Estas tres últimas disposiciones manifestaron un giro de la política agraria gubernamental, que vino a atender determinados intereses de la producción agrícola, al tiempo que estableció una racionalización en los procedimientos administrativos y judiciales de la institución ganadera.

— Acomodación de los ganados de las sierras en los sobrantes de las dehesas de propios (Reales Ordenes de 26 de diciembre de 1784 y 22 de enero de 1788)⁴⁹.

— Concesión de la facultad a propietarios y arrendatarios de cercar y cerrar las tierras sin necesidad de especial licencia (Real Decreto de 15 de junio de 1788). Se trataba de una disposición plasmadora de una de las principales reivindicaciones de Jovellanos, como ya se ha indicado con anterioridad.

— Declaración de todas las dehesas de Extremadura como de pasto y labor, salvo que los interesados demostrasen que a fines del siglo XVI eran sólo de pasto (Real Cédula de 24 de mayo de 1793).

— Supresión de los alcaldes mayores entregadores de la Mesta, encomendándose sus funciones a los corregidores y alcaldes mayores, como subdelega-

(44) "La agonía de la Mesta y el hundimiento de las exportaciones laneras: un capítulo de la crisis económica del Antiguo Régimen en España", por Angel GARCIA SANZ, en *Agricultura y Sociedad*. Madrid, enero-marzo 1978, pp. 283-316.

(45) A este esquema habría que unir una serie de factores coyunturales (la guerra, la caída de los precios de la lana y el hundimiento de las exportaciones de ésta).

(46) *Novísima Recopilación...* (1805), Libro VII, Tít. XXVII, Ley VII, p. 592.

(47) *Ibidem*, Ley VIII, pp. 592-593.

(48) *Ibidem*, Ley IX, pp. 593-594.

(49) *Ibidem*, Ley X, pp. 594-595.

dos a las órdenes del presidente de la Mesta (Cédula del Consejo de 29 de agosto de 1796)⁵⁰.

La importancia de esta última disposición reside, para García Sanz, en la transferencia de la función de vigilancia pecuaria a funcionarios ajenos a la Mesta, "que frecuentemente harán causa común con los campesinos en litigio con los ganaderos"⁵¹.

De todos modos, en conjunto, según el mismo autor, esta legislación no puede considerarse como un eficaz instrumento de lucha antimesteña, reduciéndose su capacidad de incidencia a unos "mediocres límites". En cualquier caso, no debe olvidarse el hecho de que se asistía a una nueva orientación político-económica, alejada de la exclusiva dependencia de los intereses ganaderos observada en actuaciones de siglos anteriores.

EL FIN DE LA MESTA Y LA LEGISLACION DESAMORTIZADORA (Siglo XIX)

Tras la crisis lanera, desaparece la Mesta como tal, pasando a denominarse, a comienzos del segundo tercio del siglo XIX, Asociación General de Ganaderos, a la vez que se ponía en práctica una legislación desamortizadora que permitió la enajenación de bienes eclesiásticos en favor de una aún débil clase burguesa.

Como consecuencia de la creciente presión demográfica y de la roturación de tierras comunes y baldías derivada de la desamortización, la cabaña ganadera presentó una tendencia decreciente a lo largo de la mayor parte del siglo, produciéndose una recuperación sólo al final de la centuria⁵².

Durante los primeros años del siglo, las Cortes de Cádiz "arremeterán de frente contra los privilegios mesteños"⁵³ con estas disposiciones:

— Reducción a dominio particular de baldíos y tierras comunes y estímulo para el cercamiento y cerramiento de fincas, si bien respetando el paso de caminos y cañadas (Decreto de 4 de enero de 1813). Según Tomás y Valiente, este decreto tuvo a la vez una finalidad fiscal, militar y de reformismo agrario⁵⁴.

— Cerramiento y acotación de todas las dehesas y demás tierras de propiedad particular, pudiendo libremente sus dueños decidir sobre la conveniencia o no de su arrendamiento o de dedicarlas a pasto o a labor, y derogándose el sistema de tasación de pastos y el derecho de posesión, medidas que fueron ya propuestas por Jovellanos (Decreto de 8 de junio de 1813). Según García Sanz, este decreto constituye "el primer ataque verdaderamente frontal contra los privilegios seculares de la Mesta"⁵⁵.

Sin embargo, la restauración absolutista (1814-20) llegó a anular estas orientaciones, decretándose las siguientes disposiciones:

— Restablecimiento de los privilegios, usos y costumbres de la Mesta, establecidos en el Cuaderno de la Mesta, derogándose cuantas disposiciones lo contravinieran (Real Cédula de 2 de octubre de 1814)⁵⁶. Se ratificaba, pues, de

(50) Esta trascendental medida era justificada por la propia ley como un intento de "cortar los abusos, excesos y perjuicios que han producido los alcaldes mayores entregadores y sus audiencias" (ibidem, Ley XI, pp. 545-603), constituyendo al mismo tiempo una acomodación al pensamiento contemporáneo, al perseguir que "no se causen molestias ni vexaciones a mis vasallos en los tiempos de recolección y sementera".

(51) "La agonía de la Mesta ...", por Angel GARCIA SANZ, pp. 311-312.

(52) "El cercamiento de las tierras antes propiedad de la Iglesia o de los municipios, y ahora en manos particulares, puso coto a la práctica de la trashumancia".

(53) "La agonía de la Mesta ...", por Angel GARCIA SANZ, p. 312.

(54) Francisco TOMAS Y VALIENTE, *El marco ...*, op. cit., p. 60.

(55) "La agonía de la Mesta ...", por Angel GARCIA SANZ, p. 312.

(56) Gaceta de Madrid, n.º 139, 15/10/1814.

este modo la dependencia establecida entre Antiguo Régimen y Mesta.

- Ratificación de los privilegios concedidos a la gran trashumancia por Alfonso XI, y disposición sobre la obligación de dejar libres las cañadas y de cesar los "atropellos que, desde 1808 sobre todo, se acostumbran a cometer contra los ganados" (Provisión del Consejo de 4 de septiembre de 1815).
- Rebaja de los derechos de exportación de lanas (de 66 a 40 reales/arroba) (Real Orden de 16 de agosto de 1819).

Según García Sanz, la Mesta consideró la época de 1814-19 como la más favorable de su historia.

A pesar de la identificación Mesta-absolutismo, "el régimen liberal no parecía estar por principio en contra de la actividad pecuaria trashumante"⁵⁷, lo que quedaría demostrado por el contenido del siguiente decreto:

- Regulación de las exigencias imprescindibles para el desarrollo de la trashumancia: libertad de paso de los ganados por las cañadas, posibilidad de pacer en los pastos comunes en los caminos, exención de impuestos para los rebaños, salvo portazgos y pontazgos, y prohibición de extraer ganado merino al extranjero (Decreto de 25 de septiembre de 1820)⁵⁸. García Sanz explica este decreto en el sentido de que las Cortes del Trienio Liberal fueron conscientes de las dificultades que afectaban a la trashumancia.

Posteriormente, la "ominosa década" absolutista (1823-33) volvió a intentar restablecer el nivel de privilegio de la Mesta, mediante las siguientes medidas:

- Obligación de los subdelegados de evitar "atropellos" contra los trashumantes, centrados sobre todo en las roturaciones (circular de la Presidencia de la Mesta de 28 de noviembre de 1823).
- Vuelta al sistema de cultivo en hojas, frente a la libertad de cultivo desarrollada en el Trienio Constitucional, y con objeto de evitar "que los ganados lanarres (...) causen daños en los sembrados" al tiempo que aquéllos abonan la tierra (Circular de la Presidencia de la Mesta de 21 de junio de 1824).
- Concesión gratuita de licencia de armas a los pastores trashumantes, para hacer frente a la hostilidad de los agricultores y a la acción de los bandoleros (Real Orden de 3 de diciembre de 1824).
- Ratificación general de los privilegios de la cabaña real (Real Orden de 22 de junio de 1827, relativa al fomento de la ganadería lanar fina)⁵⁹.

Según García Sanz, esta última disposición presupone una toma de conciencia realista sobre la problemática que afectaba a la gran trashumancia, imputando su inspiración al miembro de la Mesta y vocal de la Junta gratuita de ganaderos Benito Felipe de Gaminde, redactor de una memoria sobre el estado de las lanas merinas españolas, publicada en 1827, y cuyo contenido puede sintetizarse en los siguientes aspectos⁶⁰:

- Principales motivos de la inadecuación de la cabaña española a principios económicos eficaces, y propuesta de reformas administrativas⁶¹.

(57) José Manuel MANGAS NAVAS, *La propiedad de la tierra en España: los Patrimonios Públicos. Herencia de un reformismo inconcluso*. Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. Madrid, 1984, pp 54-71.

(58) Gaceta de Madrid, 1820, p. 665.

(59) Gaceta de Madrid, n.º 78 y 79, 30/6 y 3/7/1827, pp. 309 y 313.

(60) "La agonía de la Mesta ...", por Angel GARCIA SANZ, p. 314; "Memoria sobre el estado actual de las lanas merinas españolas y su cotejo con las extranjeras: causas de la decadencia de las primeras y remedio para mejorarlas", por Benito Felipe de Gaminde. Madrid, 1827, en *Agricultura y Sociedad*, n.º 6, enero-marzo, 1978, pp. 317-356.

(61) Reconoce el descenso en la cotización internacional de las lanas españolas (sobre todo de 1816 a 1823) frente al ascenso de las extranjeras, en especial las alemanas, a causa de la política de los ganaderos españoles centrada en el aumento cuantitativo de cabezas y de lanas, olvidándose de la búsqueda de una mayor calidad.

- Pérdida de la finura de la lana española como consecuencia de prácticas erróneas.
- Propuesta de medidas tendentes a conseguir una refinación de las lanas.
- Reconocimiento de la inferior calidad de las lanas españolas, frente a la suavidad y firmeza de las alemanas.
- Propuesta de una decidida protección gubernamental al sector pecuario, incluyendo la abolición de impuestos para la cabaña.

La primera disposición posterior al reinado absolutista de Fernando VII, pretende un aumento de la calidad de la lana y una ruptura del monopolio pecuario lanero:

- Liberalización de la exportación de merinas, supresión de la limitación del número de sementales por cabaña, y nombramiento de una comisión de la Sociedad Económica Matritense para la redacción de un manual sobre la mejora de las razas y las lanas (Real Orden de 20 de enero de 1834)⁶².

De esta Real Orden cabe destacar en su exposición de motivos el considerar una política errónea el intento, perseguido en épocas anteriores, de que "España pudiese monopolizar la riqueza pecuaria", lo cual "condujo a dictar medidas que, imponiendo nuevas trabas a los ganaderos, debilitaron la energía del verdadero principio vital de toda industria".

Una nueva disposición en esa línea la constituye la siguiente:

- Supresión del tribunal de excepción de la Mesta, encargado de la especial protección de cañadas y demás vías pecuarias (Real Resolución de 16 de febrero de 1835)⁶³.

Esta función de tipo fiscalizador y judicial fue asumida provisionalmente por la presidencia de la asociación ganadera.

La nueva orientación económica llegó incluso a la sustitución de la Mesta por una Asociación general de ganaderos, establecida en una nueva disposición de la Regencia:

- Denominación de la Mesta como Asociación General de Ganaderos, anulándose las atribuciones judiciales hasta entonces detentadas por el presidente de la institución (Real Orden de 31 de enero de 1836).

Dos meses más tarde de este cambio de denominación, el presidente de la Asociación elevó al gobierno una petición solicitando una declaración oficial sobre la nueva política ganadera. En consecuencia, se dispuso una Real Orden con el siguiente contenido:

- Declaración de la inconveniencia de mantener un gremio rígido en el sector ganadero y apuesta por la libertad de actuación en el ámbito de la actividad pecuaria (Real Orden de 14 de mayo de 1836)⁶⁴.

Para solventar la falta de contenidos jurídicos de la nueva situación, fue promulgada una nueva disposición dos meses después:

- Continuación en vigencia de las leyes por las que se regía la Mesta hasta la

(62) Gaceta de Madrid, 1834, p. 38.

(63) Real Orden de 14 de mayo de 1836; Gaceta de Madrid, n.º 527, 28/5/1836, p.1.

(64) En la propia disposición se decía que "la idea de agremiar toda la ganadería sería tan antieconómica como la de agremiar cualquiera otro ramo de industria", considerándose "injusto el sujetar a todos los ganaderos a las reglas que pudiesen establecer los directores o juntas gubernativas de una universal asociación, como lo fuera el sujetar a semejantes reglas a tales o cuales fabricaciones".

elaboración de otras nuevas derogatorias de aquéllas y mantenimiento de la presidencia de la Asociación por parte del hasta entonces presidente de la Mesta (Real Orden de 15 de julio de 1836)⁶⁵.

Para José M. Mangas, el conjunto de estas tres últimas Reales Ordenes es más enfatizador de las formas que de los contenidos⁶⁶. Estos contenidos, no obstante, serían establecidos en un decreto posterior:

—Restablecimiento del decreto de las Cortes de Cádiz de 8 de junio de 1813 (Decreto de 6 de septiembre de 1836)⁶⁷. El decreto doceañista, inspirado en las propuestas de Jovellanos, establecía el cerramiento de las dehesas privadas y la libertad de su uso.

Sin embargo, sólo unos días más tarde se promulgaba otro Real Decreto, que reconociendo los sacrificios que el decreto anterior podía suponer para la ganadería, establecía una serie de medidas para garantizar también su fomento junto con el agrícola, pues "hay circunstancias en que (tanto la agricultura como la ganadería) no pueden prosperar sino a costa de recíprocos sacrificios"⁶⁸:

—Ratificación de la libertad de paso de todo tipo de ganados por todo tipo de vías pecuarias; permisión de pacer en los pastos comunes de su tránsito y supresión de todos los impuestos que gravaban la actividad ganadera (Real Decreto de 23 de septiembre de 1836)⁶⁹. Se trataba, pues, del restablecimiento tácito del decreto de 25 de septiembre de 1820⁷⁰.

La asunción de funciones hasta ahora desempeñadas por funcionarios de la Mesta, por parte de entidades públicas ajenas al gremio ganadero, era el sentido de una nueva disposición de 1836:

—Asunción por parte de alcaldes ordinarios y ayuntamientos constitucionales de las funciones que estaban encomendadas a los alcaldes de la Mesta (Real Orden de 5 de noviembre de 1836)⁷¹.

La nueva legislación, por tanto, establecerá un "nuevo marco jurídico-institucional que consagrará la libertad en las decisiones económicas como instrumento para la obtención del máximo beneficio"⁷², sucediéndose las siguientes disposiciones:

—Asunción por parte de la Superintendencia General de Caminos, dependiente del Ministerio de la Gobernación, de la suprema inspección de las cañadas reales y demás vías pecuarias, hasta 1835 desempeñada por el tribunal de excepción de la Mesta y desde entonces provisionalmente por el presidente de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 4 de septiembre de 1838)⁷³.

—Atribución a la pagaduría del Ministerio de la Gobernación y a la Dirección General de Caminos, respectivamente, de las funciones de recaudación y administración de los fondos de la Asociación General de Ganaderos⁷⁴.

Frente a estas medidas, sin embargo, reaccionó la Asociación General de Ga-

(65) Gaceta de Madrid, n.º 581, 21/7/1836.

(66) José M. MANGAS NAVAS, *La propiedad de la tierra ...*, op. cit.

(67) Gaceta de Madrid, n.º 637, 10/9/1836.

(68) Real Decreto de 23 de septiembre de 1836: Gaceta de Madrid, n.º 653, 25/9/1836.

(69) *Ibidem*.

(70) José M. MANGAS NAVAS, *La propiedad de la tierra ...*, op. cit.

(71) Gaceta de Madrid, n.º 702, 8/11/1836.

(72) "La agonía de la Mesta ...", por Angel GARCIA SANZ, op. cit. p. 315.

(73) Gaceta de Madrid, n.º 1.393, 9/9/1838. La disposición establecía el desempeño de la función de suprema inspección con arreglo a lo previsto en los decretos de las Cortes de 4 de agosto de 1813 y 25 de septiembre de 1820, en la parte en que está reestablecido por el Real Decreto de 23 de septiembre de 1836.

(74) Real Orden de 6 de septiembre de 1838.

naderos, en cuyo favor se inscribieron las siguientes disposiciones:

- Encargo a la Asociación General de Ganaderos de la redacción de un proyecto de nueva ley de reforma y modificación de las leyes protectoras de la ganadería⁷⁵.
- Devolución a la Asociación General de Ganaderos de las funciones de recaudación y administración de sus fondos, derogándose la Real Orden de 6 de septiembre de 1838⁷⁶.
- Restablecimiento de las leyes por las que se regía la Mesta hasta la aprobación de una nueva legislación, derogándose el Real Decreto de 4 de septiembre de 1838 y restableciéndose la Real Orden de 15 de julio de 1836 (Real Decreto de 27 de junio de 1839)⁷⁷.

La legislación relativa a la ganadería quedaba, por tanto, en un compás de espera, hasta que en 1854 fue aprobado el reglamento de la Asociación de Ganaderos:

- Reglamento para la organización y régimen de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 31 de marzo de 1854)⁷⁸.
- El mismo establecía como objetivo de la Asociación "la conservación, fomento y mejora de los ganados de toda especie (...) y la protección y fomento de los intereses colectivos de la ganadería", así como "conservar y defender los derechos de los ganaderos y las servidumbres públicas".
- Formaban parte de la Asociación todos los ganaderos, independientemente del número de cabezas de su propiedad, organizándose para su representación en las juntas en cuatro cuadrillas principales (Soria y Córdoba, Cuenca y Toledo, Segovia y Granada, y León y Badajoz), cada una con un departamento de sierra y otro meridional, y siendo su presidente de designación real entre una terna propuesta por la Junta General de la Asociación.
- Se establecía en cada provincia con carácter permanente un visitador principal de ganadería y cañadas, contemplándose la existencia de visitadores extraordinarios para los puntos y travesías que se consideraban convenientes, y de visitadores auxiliares para la recaudación.
- Correspondía al Ministerio de Fomento "la suprema inspección y jurisdicción sobre las cañadas reales, cordeles y caminos pastoriles, con sus descansaderos, abrevaderos y demás servidumbres públicas de la ganadería, a cuya conservación y libre uso atiende como a los demás caminos públicos y servidumbres generales del Estado"⁷⁹.
- Se garantizaba el que las cañadas y servidumbres estuviesen expeditas y libres "a fin de que a los ganaderos a su paso por las mismas no se les exigieran cantidades indebidas ni se les hiciera ningún agravio"⁸⁰.
- Se establecía una reunión anual de la Junta General, a celebrar en Madrid cada 25 de abril.
- Correspondía a los visitadores principales de provincias vigilar la "conservación y protección de la ganadería de todas especies, y particularmente las relativas a la conservación y libre uso de los pastos comunes de las cañadas,

(75) Real Decreto de 24 de febrero de 1839.

(76) Real Orden de 23 de abril de 1839.

(77) Gaceta de Madrid, n.º 1.691, 3/7/1839.

(78) Gaceta de Madrid, 9/4/1854. El reglamento está inserto en el *Boletín semanal de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia*. Tomo I. Madrid, 1854, pp. 194-211.

(79) Artículo 20.

(80) Artículo 21.

cordeles, veredas, coladas, pasos y vías pastoriles (...), de los descansaderos, majadas, abrevaderos y demás servidumbres pecuarias", así como "dar protección y ayuda a los ganaderos para la conservación y defensa de sus derechos, particularmente al tiempo de la trashumancia y viajes de los ganados, procurando no se les impida el uso y aprovechamiento de los pastos y demás que les corresponden, que no se les causen vejaciones, ni se les hagan exacciones indebidas"⁸¹.

- Los visitadores de cañadas, de carácter extraordinario, debían inspeccionar pastos comunes, cañadas y demás objetos de interés ganadero, reclamando contra las intrusiones, usurpaciones y exacciones indebidas⁸².

Este reglamento estuvo vigente hasta 1877.

Las actuaciones concretas efectuadas en 1863 en las provincias de Cádiz, Jaén y Sevilla, en materia de deslindes de vías pecuarias y servidumbres, roturaciones, etc, a modo de ejemplo se han insertado en el anexo⁸³.

(81) Artículo 92, apartados 2.º y 3.º.

(82) Artículos 96 y 97.

(83) Memoria presentada por la Presidencia de la Asociación General de Ganaderos a las Juntas Generales de 1864. Imp. de Manuel Minvesa. Madrid, 1864.

(84) Gabriel TORTELLA y otros, *Revolución burguesa, oligarquía constitucionalismo (1834-1923)*, Vol. VIII de *Historia de España*, dirigida por Manuel TUÑÓN DE LARA. Labor, Barcelona, 1986, p. 46. Según Tortella, la explicación de este aumento residiría en la reversión de muchas tierras marginales a pastizales y forrajes, como consecuencia de la crisis agraria, "ante la baja lucratividad que ofrecían dedicadas al cultivo de cereales".

(85) Jaime VICENS VIVES (dir), *Historia de España y América Social y Económica (V). Los siglos XIX y XX*. Vicens Vives. Barcelona, 1982, p. 181. Vicens Vives completa esta visión aludiendo a otros factores, como el desarrollo de la industria lanera en Cataluña y la actitud de los fabricantes catalanes para mejorar la calidad de las lanas merinas.

(86) Jaime VICENS VIVES (dir) *Historia de España...*, op. cit., p. 181.

(87) Gaceta de Madrid, 10/3/1877. El Real Decreto está recogido íntegro en el *Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia*. Tomo LII. Madrid, 1877, 585-591.

(88) *Ibidem*, pp. 585-587. El nuevo Real Decreto suprimía del decreto de 31 de marzo de 1854 (organización de la Asociación General de Ganaderos) los artículos 7, 8 y 111 al caer "en desuso", y eludía los artículos 37 al 46, los cuales "sin ofrecer otras ventajas, embarzaban la representación de la clase".

LA LEGISLACION GANADERA DE LA RESTAURACION A LA GUERRA CIVIL (Ultimo Cuarto del Siglo XIX-Primer Tercio del XX)

La legislación ganadera en el último cuarto del siglo XIX se elaboró en un período en el que pareció experimentarse un aumento del censo ganadero, sobre todo en los años finales del siglo^{84/85}, culminando un desarrollo progresivo de la ganadería española a lo largo del siglo XIX cuyo ritmo se acentuó en sus últimos decenios.

En esta época se configuraban como grandes regiones pecuarias ovinas la gran franja de trashumancia lanar entre Extremadura y los Montes de León (poseyendo, según cifras oficiales, el rebaño extremeño-leonés en 1888 la cuarta parte de toda la cabaña nacional, con unos 3 millones de cabezas) y los sistemas montañosos castellanos y aragoneses (también con unos 3 millones de cabezas)⁸⁶.

En este contexto se concebía la nueva disposición:

—Reforma de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 3 de marzo de 1877)⁸⁷.

Para la justificación de esta reforma el Real Decreto consideraba, entre los criterios generales de política económica, que "la industria pecuaria no pedía en el nuevo régimen privilegios de ninguna clase, ni habría sido posible otorgárselos". Se asistía, pues, a una nueva etapa en las prioridades económicas gubernamentales en la que el fomento de la ganadería se situaba a igual nivel que el fomento de la agricultura.

En el Real Decreto figuraba el respetar los derechos de la ganadería, al tiempo que consideraba oportuno suprimir las atribuciones de la Asociación sobre intereses públicos⁸⁸. La nueva reforma no pretendía introducir "variación sustancial en el modo de ser de la Asociación General de Ganaderos", sino que

pretendía "que lo que era de hecho lo será por la Ley", quedando así "dentro de la acción gubernativa tan importante ramo de riqueza".

En síntesis, pues, la nueva disposición perseguía:

- Separar lo constitutivo de lo reglamentario: se definía como constitutiva la índole de la corporación y sus atribuciones en armonía con la legislación administrativa, y como reglamentario la parte de la aplicación que debe variar según las circunstancias para que siga siendo "auxiliar poderoso del fomento de la ganadería".
- Simplificar la organización de la Sociedad, para agilizar su acción.
- "Determinar el modo de verificar los deslindes de las vías y servidumbres pecuarias a fin de evitar perjuicios a los ganaderos".
- Garantizar los intereses de los propietarios terratenientes.
- Facilitar la constitución de las juntas generales, permitiendo libre entrada en ellas a todos los ganaderos.

El articulado de este Real Decreto puede sintetizarse en los siguientes aspectos:

- Fijación del objetivo de la Asociación en la defensa de los derechos colectivos de la ganadería, procurando el fomento y mejora de las razas.
- Carácter administrativo de la Asociación General de Ganaderos, como delegada del Gobierno.
- Igualdad de derechos para todos los ganaderos, sin preferencias ni privilegios.
- Estructuración de la Asociación.
- Definición de vías y servidumbres pecuarias: cañadas, cordeles, veredas, coladas, pasos, abrevaderos y descansaderos.
- Competencia en la vigilancia y cuidado de las vías y servidumbres pecuarias.

Para la aplicación de este Real Decreto fue promulgada otra disposición:

– Reglamento para el régimen de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 3 de marzo de 1877)⁸⁹, que completaba al anterior en los siguientes puntos:

- Competencia de los Ayuntamientos en los deslindes de las servidumbres⁹⁰.
- Concurrencia en las operaciones de deslinde⁹¹.
- Garantía de la salvaguarda del paso y servicio de la ganadería en las vías y servidumbres pecuarias obstruidas⁹².

La anchura de las vías y servidumbres quedaba consagrada en la Disposición sobre las servidumbres del Código Civil de 1888 (Ley de Bases de 11 de mayo de 1888)⁹³.

En plena época del turnismo conservador liberal en el poder, se promulgaba una nueva disposición relativa a la estructura de la Asociación de propietarios pecuarios:

– Nueva reorganización de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 13 de agosto de 1892)⁹⁴, exigida por la pérdida de eficacia del Real Decreto

(89) Gaceta de Madrid, 10/3/1877. Inserto íntegramente en *Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia*. Tomo LII. Madrid, 1877, pp. 563-576.

(90) Capítulo XII, arts. 67 al 81.

(91) Artículo 70.

(92) Artículo 74.

(93) Libro II, tit. VII, cap. II, secc. 3.ª: "De la servidumbre de paso".

(94) Gaceta de Madrid, 22/9/1892. Recogido en *Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia*. Tomo 92. Madrid, 1892, pp. 859-864.

y Reglamento de 3 de marzo de 1877, dado que los terratenientes colindantes habían ido roturando poco a poco las vías pecuarias, a causa -según la nueva disposición- de que eran las autoridades municipales las que dirigían los deslindes, y de que no existía "una sanción penal clara y bien definida para los contraventores". En síntesis se trataba de lo siguiente:

- Establecimiento de la distinción entre vías pecuarias de carácter general y vías pecuarias de carácter local.
- Asignación de la competencia en la conservación de las vías generales a funcionarios nombrados por los ganaderos.
- Asignación a los alcaldes locales sólo del deslinde de las vías de carácter local.
- Obligación de la Asociación General de Ganaderos de realizar los amojonamientos.
- Establecimiento de una penalidad especial contra los intrusos en las vías pecuarias.
- Consignación de la imprescriptibilidad de las vías y servidumbres pecuarias.

Así, entre el articulado de este Real Decreto pueden destacarse los siguientes aspectos:

- Consideración de las vías pecuarias, abrevaderos y descansaderos como bienes de dominio público imprescriptibles⁹⁵.
- Competencia de la Administración en la vigilancia de vías, abrevaderos y descansaderos⁹⁶.
- Obligación de la Asociación General de Ganaderos, como representante de la Administración, de reivindicar para uso de la cabaña española las vías pecuarias, abrevaderos y descansaderos en todo o en parte usurpados⁹⁷.

La aplicación de este Real Decreto quedó establecida en otra disposición:

— Reglamento de reorganización de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 13 de agosto de 1892)⁹⁸, en el que puede destacarse lo relativo al deslinde de las vías pecuarias:

- Distinción entre vías de carácter local, que cruzan el término de un solo pueblo, y las de carácter general, que atraviesan el término de dos o más pueblos⁹⁹.
- Competencia del alcalde del Ayuntamiento en el deslinde de las vías locales, y de los gobernadores civiles en el deslinde de las vías generales¹⁰⁰.
- Posibilidad de acordarse los deslindes de oficio¹⁰¹.
- Competencia de la autoridad municipal del Ayuntamiento correspondiente en realizar el amojonamiento de las vías deslindadas, correspondiendo a la Asociación General de Ganaderos el amojonamiento de vías y servidumbres que estén corrientes (y que no serán deslindadas)¹⁰².
- Establecimiento de penas contra intrusos y usurpadores de vías pecuarias¹⁰³.

(95) Artículo 13.

(96) Artículo 14.

(97) Artículo 15.

(98) Gaceta de Madrid, 22/9/1892. Inserto en *Boletín de la Revista General de legislación y jurisprudencia*. Tomo 92. Madrid, 1892, pp. 799-816.

(99) Artículo 68.

(100) Artículo 69.

(101) Artículo 70.

(102) Artículos 97 y 98.

(103) Artículos 105 al 117.

Con respecto al Real Decreto de reorganización de la Asociación General de Ganaderos, ésta solicitó al gobierno la aclaración de los términos en que estaba redactado el artículo 15¹⁰⁴, resultando de ello la siguiente disposición:

—Establecimiento de la salvaguarda del libre uso de todas las servidumbres pecuarias en favor de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 24 de abril de 1903)¹⁰⁵.

Este Real Decreto consideraba las vías pecuarias como "bienes de dominio público destinados al libre tránsito y aprovechamiento de la ganadería, bajo la custodia y conservación de la Asociación General de Ganaderos". Se concebía que "los terrenos ocupados por las vías pecuarias constituyen bienes comunes a cuyo uso tiene imprescriptible derecho todo ganadero y la Asociación el deber de hacerlo valer ante todos los tribunales".

Así, y teniendo en cuenta la doble personalidad de la asociación de propietarios pecuarios, como delegada del gobierno y como representante de la clase ganadera, el artículo 15 del Real Decreto de 13 de agosto de 1892 era reformado y redactado de este modo:

—"Artículo 15. La Asociación General de Ganaderos, como representante de la Administración y de la clase ganadera, está obligada a reivindicar para uso de la cabaña española las vías pecuarias, abrevaderos y descansaderos en todo o en parte usurpados, ejercitando al efecto ante los Tribunales y Autoridades correspondientes las acciones que competen al Estado, respecto a los bienes de dominio público y a la cabaña española, para que no se le prive del derecho al libre uso de todas las servidumbres pecuarias. De todo litigio que para ello promueva deberá dar cuenta inmediata al Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas".

Por su parte, el incumplimiento generalizado de lo preceptuado en el Real Decreto de 13 de agosto de 1892 en lo relativo a deslindes de vías generales (artículos 87-91), obligó a la promulgación de una nueva disposición:

—Fijación de las reglas que han de seguir las autoridades para efectuar los deslindes (Real Orden de 7 de noviembre de 1912)¹⁰⁶.

El articulado puede resumirse en los siguientes aspectos:

—Inhibición de los gobernadores de dirigirse a los alcaldes, "hasta que la Asociación General de Ganaderos no haya comunicado cuáles son todos y cada uno de los términos municipales a los cuales afecte la vía pecuaria de carácter general que se trate de deslindar"¹⁰⁷.

—Establecimiento del procedimiento para la realización de deslindes¹⁰⁸.

Más adelante, en plena crisis del Estado de la Restauración, en 1917¹⁰⁹, el gobierno conservador presidido por Dato promulgó una nueva disposición:

—Reorganización de la Asociación General de Ganaderos (Real Decreto de 30 de agosto de 1917)¹¹⁰.

En el mismo se establecía lo siguiente:

(104) Textualmente decía: "Art. 15. La Asociación General de Ganaderos, como representante de la Administración, está obligada a reivindicar para uso de la Cabaña española las vías pecuarias, los abrevaderos y descansaderos en todo o parte usurpados, ejercitando al efecto ante los Tribunales y Autoridades correspondientes las acciones que competen al Estado respecto a los bienes de dominio público. De todo litigio que para ello promueva deberá dar cuenta inmediata al Ministerio de Fomento". *Boletín de la Revista de Legislación y Jurisprudencia*. Tomo 92. Madrid, 1892, p.863.

(105) Gaceta de Madrid, 25/4/1903. Inserto en *Boletín de la Revista General de Legislación y Jurisprudencia* Tomo 118. Madrid, 1903, pp. 792-793.

(106) Gaceta de Madrid, n.º 338, 3/12/1912.

(107) Artículo 1.

(108) Artículos 2-6.

(109) Véase, por ejemplo, Gabriel TORTELLA y otros, *Resolución burguesa ...*, op.cit; Javier TUSELL y Juan AVILES, *La derecha española contemporánea. Sus orígenes: el maurismo*. Espasa. Madrid, 1986, pp. 105-129.

(110) Gaceta de Madrid, n.º 245, 31/8/1917. Este Real Decreto revocaba los artículos 1 al 11 y 18 al 23 del Real Decreto de 13 de agosto de 1892, 1 al 67 y 118 al 131 del Reglamento para su aplicación de la misma fecha. Partía de la idea de que la Asociación "supo conservar la herencia de la Mesta a costa de grandes sacrificios no debidamente apreciados", además consideraba que su labor de conservación de las vías pecuarias se había llevado a cabo con un "débil auxilio recibido del Estado". Finalmente, ratificaba el carácter dual de la organización: oficial, en la defensa de las cañadas, y particular, en representación de los ganaderos.

- Carácter oficial de la Asociación y de sus representantes.
- Competencia de las Juntas en las cuestiones suscitadas con motivo de los aprovechamientos y repartimientos de pastos entre agricultores y ganaderos, siendo necesariamente oídas por los Ayuntamientos en los asuntos relativos al aprovechamiento de bienes comunales.
- Competencia de la Asociación en la organización de los servicios pecuarios del Estado.

Si bien este Real Decreto derogaba una parte importante del articulado del Real Decreto de 13 de agosto de 1892, habría que esperar hasta la Dictadura de Primo de Rivera (1923-30) para que se produjera su derogación total. Dentro del primer año de actuación de Directorio militar, fue promulgada la siguiente disposición:

- Reunión en un solo texto del cuerpo de doctrina sobre vías pecuarias (Real Decreto de 5 de junio de 1924)¹¹¹. Se trataba de la fijación de "las facultades reivindicadoras de la administración, simplificando trámites y facilitando la enajenación, en beneficio del Estado y de los municipios, de aquellos trozos que hoy no son utilizados por la ganadería".

El carácter intervencionista de la disposición se derivaba de la consideración según la cual la Administración, para cumplir su cometido de custodia de cañadas y servidumbres, necesitaba "conservar íntegras sus facultades".

Es destacable el establecimiento de un plan de declaración de utilidad o inutilidad de las vías pecuarias para la ganadería, abriéndose la posibilidad de enajenación de vías en desuso, como fuente de recursos económicos para el Estado.

Por último, se declaraba la voluntad de terminar con las querellas entre ganaderos y agricultores al determinarse con toda exactitud la extensión de las vías pecuarias.

El articulado, así pues, establecía lo siguiente:

- Definición de las vías pecuarias como bienes de dominio público imprescriptibles.
- Competencia de la Administración en el restablecimiento y reivindicación de las vías pecuarias usurpadas¹¹².
- Clasificación de las vías pecuarias en necesarias para el uso y paso de los ganados, e innecesarias, siendo custodiadas las primeras por la Asociación General de Ganaderos, y siendo enajenadas las segundas¹¹³.
- Establecimiento de la anchura de las vías: cañadas, cordeles y veredas¹¹⁴.
- Competencia del Ministerio de Fomento, a través de ingenieros y peritos agrónomos propuestos por la Asociación General de Ganaderos, en la clasificación, demarcación y deslinde de las vías pecuarias, "con arreglo a las instrucciones que al efecto reciba de la Asociación General de Ganaderos"¹¹⁵.
- Establecimiento del procedimiento de clasificación y deslinde y enajenación (en su caso) de las vías¹¹⁶.
- Pertinencia a la Asociación General de Ganaderos de los productos de las

(111) Gaceta de Madrid, n.º 158, 6/6/1924.

(112) Artículo 1.

(113) Artículo 2.

(114) Artículo 3.

(115) Artículo 4.

(116) Artículos 5-15.

plantas espontáneas y frutos de árboles existentes en las vías pecuarias¹¹⁷.
—Competencia de la Guardia Civil, junto con guardas de la Asociación y municipales, en la denuncia de los intrusos de vías pecuarias y en la conservación de éstas¹¹⁸.

Una disposición opuesta a la dictada por el Directorio de Primo de Rivera surgió en los primeros días del nuevo régimen, la Segunda República (1931-36), cuya Ley de Reforma Agraria de 1932 supuso "una revolución sin precedentes para la vida rural española", según Malefakis¹¹⁹.

Entre la legislación innovadora de carácter rural cabe destacar el siguiente decreto:

—Reintegración a la Administración de las facultades delegadas en la Asociación General de Ganaderos sobre clasificación y deslinde de vías pecuarias (Decreto de 28 de mayo de 1931)¹²⁰.

Ciertamente, el decreto consideraba conveniente anular la delegación establecida en la Asociación por la Dictadura de Primo de Rivera, al tratarse de una "misión propia de la Administración" y extraña a la Asociación. Así pues, se preceptuaba lo siguiente:

—Competencia de la Dirección General de Agricultura en las facultades delegadas hasta entonces en la Asociación General de Ganaderos sobre clasificación y deslinde de vías pecuarias¹²¹.

LA LEGISLACION SOBRE VIAS PECUARIAS DURANTE EL PERIODO FRANQUISTA

El periodo franquista (1939-75) inauguró una nueva política económica: se abandonaron todas las actuaciones de reforma agraria acometidas durante la Segunda República, abordándose en cambio reformas técnicas tendentes al aumento de la productividad agrícola.

Según Biescas, sin embargo, la cifra de 27.500 colonos instalados en el periodo 1939-52 manifiesta que "esta política no tuvo (...) una gran incidencia económica"¹²².

El régimen franquista elaboró un nuevo decreto de reglamentación de las vías pecuarias:

—Reglamento de vías pecuarias (Decreto de 23 de diciembre de 1944)¹²³, exigido por la inaplicabilidad de los decretos anteriores vigentes (de 5 de junio de 1924 que quedaba derogado en su totalidad, y de 7 de diciembre de 1931, del que era derogada la parte relativa a vías pecuarias)¹²⁴.

Uno de los objetos de la nueva disposición consistía en "evitar las detenciones de terrenos de las vías pecuarias que se multiplican en forma alarmante, reprimirlas y sancionarlas rápida y enérgicamente, reivindicando los terrenos a que afectan". Asimismo se pretendía acelerar la clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías hasta su totalidad y la venta por el Estado de los

(117) Artículo 16.

(118) Artículo 19.

(119) Edward MALEFAKIS, *Reforma agraria y revolución campesina en la España del siglo XX*. Ariel. Barcelona, 1971.

(120) Gaceta de Madrid, n.º 150, 30/5/1931. El nuevo decreto derogaba los Decretos de 5 de junio de 1924 y número 648 de 6 de abril de 1927, y las Ordenes de 17 de julio de 1924 y 27 de abril de 1927 en cuanto se opusieran a lo ahora preceptuado.

(121) Artículo 1.

(122) José Antonio BIESCAS y Manuel TUÑÓN DE LARA, *España bajo la dictadura franquista (1939-1975)*. Vol X de *Historia de España*, dirigida por Manuel TUÑÓN DE LARA. Labor. Barcelona, 1981.

(123) Boletín Oficial del Estado, 11/1/1945.

(124) El de la Segunda República por las "circunstancias político-sociales en que fue dictado", y el de la Dictadura de Primo de Rivera por las contradicciones a que se ha llegado con la reintegración a la Administración de las facultades delegadas en la Asociación General de Ganaderos respecto de las vías pecuarias.

terrenos pertenecientes a vías que hubiesen perdido total o parcialmente su utilidad.

El articulado se caracterizaba por los siguientes contenidos:

—Definición de las vías pecuarias como bienes de dominio público para el tránsito de los ganados, no susceptibles de apropiación¹²⁵.

—Competencia de la Administración en el restablecimiento y reivindicación de las vías pecuarias usurpadas¹²⁶.

—Competencia de la Dirección General de Ganadería, a través del Servicio de Vías Pecuarias, de la conservación, administración, explotación, mejora, custodia, clasificación, deslinde, amojonamiento y todo lo relacionado con vías pecuarias¹²⁷.

—Realización de un plan anual de clasificación de vías pecuarias¹²⁸.

—Establecimiento del procedimiento de clasificación, a cargo de un ingeniero agrónomo adscrito al Servicio de Vías Pecuarias¹²⁹.

—Clasificación de las vías en función de su anchura en cañadas (de 75,22 m.), cordeles (de 37,61 m.), veredas (de 20,89 m.) y coladas (de menor anchura)¹³⁰.

—Procedimiento del proceso de deslinde y amojonamiento, también a cargo de un ingeniero o perito agrónomo adscrito al Servicio de Vías Pecuarias¹³¹.

—Procedimiento de enajenación de vías innecesarias¹³².

—Competencia de la Dirección General de Ganadería en la utilización de los frutos de vías pecuarias no aprovechables por el ganado en su tránsito normal¹³³.

—Obligación de los Ayuntamientos de mantener expeditas las vías de su término¹³⁴.

—Establecimiento de penas contra la usurpación¹³⁵.

—Competencia en la vigilancia de las vías y obligación en la denuncia de las transgresiones y de las intrusiones de Ayuntamientos, Juntas Locales de Fomento Pecuario, Sindicato Nacional de Ganadería, Guardia Rural, Guardia Municipal, Guardia Forestal y Peones Camineros¹³⁶.

Una disposición posterior completaba lo estipulado en este último artículo:

—Regulación de atribuciones y deberes de los Gobernadores Civiles en relación con las vías pecuarias (Decreto de 10 de octubre de 1958)¹³⁷.

Finalmente, ya en la década de los 70 se promulgaron dos disposiciones que afectaron a las vías pecuarias:

—Competencia del ICONA en la administración de vías pecuarias (Decreto-Ley 17/1971 de 28 de octubre)¹³⁸.

Ante la nueva estructura del Departamento de Agricultura, tres años más tarde se promulgó una ley de vías pecuarias:

—Legislación específica sobre vías pecuarias (Ley 22/1974 de 27 de junio)¹³⁹.

Este interés por la dinámica ganadera parecía responder a la voluntad de equilibrar la disparidad de desarrollo de los diversos sectores económicos y sociales de España, tras el desarrollismo de los sesenta. De la falta de uso tradicio-

(125) Artículo 1.

(126) Artículo 2.

(127) Artículos 3 y 4.

(128) Artículos 6 y 7.

(129) Artículos 8 y 10-12.

(130) Artículo 9.

(131) Artículos 14-21.

(132) Artículos 27-30.

(133) Artículo 31.

(134) Artículo 32.

(135) Artículo 33.

(136) Artículo 34.

(137) BOE, 10/11/1958 y 9/12/1958.

(138) BOE, n.º 264,4/11/1971. Artículo 3.2.e. Se trataba de una consecuencia de la reestructuración del Ministerio de Agricultura, según la cual de la fusión del Patrimonio Forestal del Estado y el Servicio de Pesca Continental, Caza y Parques Nacionales surgió el ICONA (Artículo 1).

(139) BOE, n.º 155, 29/6/1974. En ella se reconocía que la función de las mismas había cambiado, pasando de ser caminos de pura trashumancia a ser "instrumentos para la transterminancia, aprovechamientos de pastos municipales en masa común y demás comunicaciones rurales", concurriendo un abandono funcional de parte de ellas, y facilitándose la frecuencia de las ocupaciones y el agravamiento de los problemas de mantenimiento y conservación.

nal de las vías pecuarias se deducía la necesidad de cambiar la utilización de esos terrenos "en la medida en que resulten innecesarios, al cumplimiento de su función primitiva", bien convirtiéndolos en instrumentos de otros usos o bien convirtiéndolos en valor dinerario para allegar fondos de inversión al sector ganadero.

Para realizar estas ideas nació el nuevo régimen jurídico, que consideraba necesaria la subsistencia de las vías útiles, que se adscribían en su gestión, administración y cuidado al ICONA, y establecía, al tiempo, el procedimiento para la declaración de innecesariadad de las vías consideradas enajenables.

El articulado se resume en los siguientes aspectos:

—Definición de las vías pecuarias como bienes de dominio público para el tránsito de ganados imprescriptibles e inalienables, no pudiéndose legitimar usurpaciones o apropiaciones, excluyéndose de esta definición las servidumbres constituidas en terrenos privados¹⁴⁰.

—Competencias del ICONA en la creación, clasificación, deslinde, amojonamiento y reivindicación de las vías, así como en la conservación, mejora, vigilancia específica, explotación y administración de las mismas y el aprovechamiento de los frutos no herbáceos¹⁴¹.

—Formación en el ICONA de un fondo documental sobre todas las vías pecuarias¹⁴².

—Establecimiento de penas por ocupación, invasión, interrupción del tránsito de ganados y aprovechamiento ilegal de los frutos¹⁴³.

—Procedimiento de enajenación de las vías innecesarias, competencia del Ministerio de Agricultura¹⁴⁴.

(140) Artículo 1.

(141) Artículo 2.

(142) Artículo 4.

(143) Artículos 8-10.

(144) Artículos 11-16.

2. LEGISLACION VIGENTE SOBRE VIAS PECUARIAS Y JURISPRUDENCIA RECIENTE

LEGISLACION VIGENTE

La Ley 22/1974 de 27 de junio había quedado a la espera de la promulgación de un reglamento de aplicación de las mismas; con las nuevas Cortes constituyentes el gobierno centrista estableció la nueva disposición: el Reglamento de aplicación de la mencionada ley (Real Decreto 2.876/1978, de 3 de noviembre)¹.

En su preámbulo se establecen las siguientes ideas:

— Reconocimiento de la "importancia y trascendencia" del trazado vial pecuario, por sus fines específicos, y su cuantificación territorial (1% de la superficie del territorio nacional y longitud superior a 125.000 Km.).

— Reconocimiento de la alteración sufrida por la función de las vías pecuarias en el transcurso del tiempo, a causa, sobre todo, de la disminución de la trashumancia. De estos hechos se han derivado un abandono funcional de parte de las vías y una utilización distinta de las mismas, así como un aumento de las dificultades para su mantenimiento y conservación.

Como consecuencia, se ha producido una "mayor incidencia de las ocupaciones abusivas", que se han agravado a causa de la insuficiente legislación anterior y la carencia de medios administrativos adecuados para llevar a cabo la debida vigilancia y atención de las vías pecuarias.

— De los hechos anteriores se deduce la necesidad de modificar favorablemente la situación de deterioro de las vías pecuarias, a través de una reglamentación que permita una mayor agilidad y eficiencia de las múltiples actuaciones administrativas.

Este es el objeto del presente reglamento, que observa lo siguiente:

- La determinación de las vías pecuarias mediante su clasificación, deslinde y amojonamiento.
- Las modificaciones necesarias en el trazado y administración de las mismas.

(1) B.O.E., n.º 296, 12/12/1978.

- La normativa a aplicar en los casos de infracción, actualizándose las sanciones.
- La regulación de los cauces para proceder a la enajenación de las vías innecesarias y de los terrenos sobrantes de las mismas.

El contenido del articulado del Reglamento puede esquematizarse del siguiente modo:

—Definición de las vías pecuarias como bienes de dominio público destinados principalmente al tránsito de ganados, imprescriptibles y no enajenables, sin poderse alegar respecto a ellos el tiempo de ocupación para su apropiación, ni poderse legitimar las usurpaciones⁽²⁾. Se excluyen las servidumbres constituidas en medios privados.

—Denominación de las vías según la siguiente clasificación:

- Cañadas: de anchura no superior a 75 m.
- Cordeles: de anchura no superior a 37,5 m.
- Veredas: de anchura no superior a los 21 m.
- Coladas: anchura determinada en su clasificación, en función de los antecedentes que existan en cada caso.
- Abrevaderos, descansaderos y majadas: con superficie determinada en su clasificación, según los antecedentes de cada caso³.

—Adscripción de las vías pecuarias al ICONA, al que compete la conservación, mejora, vigilancia específica, explotación y administración de las mismas, así como llevar a cabo, por acuerdo del Ministerio de Agricultura, la creación, clasificación, deslinde, amojonamiento y reivindicación de aquéllas⁴:

- Facultad del ICONA de adquirir bienes y derechos y expropiarlos (en su caso) para la creación, ampliación o restablecimiento de alguna vía pecuaria, cuando lo exijan las necesidades del tránsito ganadero⁵.
- Realización de la clasificación de las vías pecuarias por los Servicios Provinciales del ICONA por términos municipales, tras acuerdo del Ministerio de Agricultura, y siguiendo el procedimiento establecido⁶.
- Realización del deslinde a propuesta del ICONA por iniciativa propia o de terceros y por acuerdo del Ministerio de Agricultura, siendo efectuado el apeo por la Jefatura Provincial del ICONA, según el procedimiento que se establece⁷.

—Formulación del proyecto de amojonamiento definitivo, cuando sea firme el deslinde, por el mismo jefe de la Brigada del ICONA que realizó el deslinde, y consistente en: memoria, presupuesto, plano y pliego de condiciones, según el procedimiento establecido⁸.

—Formación en el ICONA de un fondo documental con las copias de todos los documentos relativos a las vías pecuarias, para "el mejor conocimiento y gestión de las mismas"⁹.

—Establecimiento del procedimiento de modificación del trazado de las vías pecuarias, que puede ser solicitada al Ministerio de Agricultura por los organismos del Estado, corporaciones locales, Cámaras Agrarias y particulares:

(2) Artículo 1. Coincide con el artículo de la Ley de Vías Pecuarias, de 27 de junio de 1974.

(3) Artículo 2. Véase asimismo *Código Civil*, artículo 571

(4) Artículos 4-8.

(5) Artículo 9.

(6) Artículos 10-16. "En líneas generales, los procedimientos desarrollados en el Reglamento son, con más o menos modificaciones, los aplicados en la actualidad por las Autonomías una vez realizadas las transferencias de la Administración Central. Estos procedimientos no se explicitan en el texto pero se hace referencia al artículo correspondiente".

(7) Artículos 17-25.

(8) Artículos 26-30.

(9) Artículos 31-32.

- a) Procedimiento de variación o desviación de itinerarios de vías.
 - b) Procedimiento de permutas de terrenos de vías pecuarias¹⁰.
 - c) Procedimiento de modificación del trazado de vías pecuarias en zonas de concentración parcelaria¹¹.
 - d) Procedimiento de modificación por obras de interés general (líneas férreas, autopistas, embalses, aeropuertos, etc.)¹².
- Regulación de la administración y explotación de las vías pecuarias¹³.
 - Establecimiento de la competencia sancionadora del ICONA contra las infracciones cometidas en vías pecuarias, tramitándose y resolviéndose los expedientes de sanción por las Jefaturas Provinciales¹⁴.
 - Atribución del Ministerio de Agricultura previo informe de entidades y particulares afectados, y por iniciativa del ICONA u otros organismos en la declaración de la innecesariedad de vías pecuarias, las que junto a los terrenos sobrantes pueden ser enajenadas, definiéndose como innecesarias las vías que "no tengan utilidad para el tránsito de ganado ni sirvan para las comunicaciones agrarias", pudiendo el Ministerio de Agricultura ceder gratuitamente estos terrenos a corporaciones locales, y siguiendo el expediente de enajenación con los trámites establecidos¹⁵.

(10) Artículos 33-40.

(11) Artículos 41-50.

(12) Artículos 51-52.

(13) Artículos 55-63 y 64-66.

(14) Artículos 69-88.

(15) Artículos 89-122.

(16) BOE, n.º 50, 27/2/1980.

(17) BOE, n.º 8, 9/1/1981. Estas atribuciones, hasta entonces en manos del Ministerio de Agricultura, estaban preceptuadas por los artículos 15, párrafos 1.º y 2.º, y 39 del Reglamento de Vías Pecuarias de 3 de noviembre de 1978 (BOE, n.º 296, 12/12/1978). Al mismo tiempo, quedaba derogado el punto 3.º de la Orden del Ministerio de Agricultura de 9 de julio de 1974, por la que se delegaba en el Subsecretario del Departamento la facultad de resolver expedientes relativos a vías pecuarias.

(18) BOE, n.º 16, 19/1/1981. Esta atribución, hasta entonces en manos del Director del ICONA, fue establecida por la Orden ministerial de 8 de febrero de 1980 (BOE, n.º 50, 27/2/1980), que a su vez había modificado lo establecido en el artículo 5 del Real Decreto 2.876/1978 de 3 de noviembre por el que se aprobaba el Reglamento de Vías Pecuarias (BOE, n.º 296, 12/12/1978). Esta resolución se justificaba en función del objeto que se perseguía, consistente en "imprimir celeridad a determinadas actuaciones del ICONA", según rezaba el preámbulo.

Si bien el artículo 5 del anterior Real Decreto atribuía la función de iniciación de los expedientes de creación, clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias al Ministerio de Agricultura, una disposición posterior modificó esta circunstancia, estableciendo lo siguiente:

—Delegación por el Ministerio de Agricultura en el Director del ICONA de los acuerdos de iniciación de los expedientes de creación, clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias (Orden ministerial de 8 de febrero de 1980)¹⁶.

El aumento de las atribuciones del Director del ICONA en materia de vías pecuarias sería establecido, además, por una orden posterior:

—Delegación por el Ministerio de Agricultura en el Director del ICONA de la facultad de resolver los expedientes de propuestas de clasificación de vías pecuarias y de permutas de terrenos de vías pecuarias (Orden ministerial de 15 de diciembre de 1980)¹⁷.

Sin embargo, sólo unos días más tarde el propio Director del ICONA delegaba determinadas atribuciones en los Jefes Provinciales:

—Delegación por el Director del ICONA en los Jefes Provinciales del mismo de las competencias relativas a expedientes de delimitación, deslinde, amojonamiento y ocupación temporal de vías pecuarias, excluyéndose las que supongan obras de carácter permanente e irreversible (Resolución de 9 de diciembre de 1980 del ICONA)¹⁸.

No obstante, con la regulación del Estatuto de los Gobernadores Civiles, que consagraba en éstos la función de ejercer la superior dirección de todos los servicios periféricos de la Administración, las atribuciones de los Jefes Provinciales quedaban, en última instancia, supeditadas a las de aquéllos:

—Regulación de las atribuciones de los Gobernadores Civiles (Real Decreto 3.117/1980, de 22 de diciembre)¹⁹: dirección, impulso y coordinación de los distintos servicios de la Administración Civil del Estado en la provincia; supervisión de la actividad administrativa; suspensión, cuando proceda por razones de interés general, de las decisiones y acuerdos de los Jefes Provinciales de la Administración Civil; ejercitación de la potestad expropiatoria (salvo casos concretos) y sancionadora del Estado.

Por su parte, la competencia del ICONA en la vigilancia de las vías pecuarias, establecida en el artículo 6.1. del Reglamento de 3 de noviembre de 1978, era asumida más adelante transitoriamente por un servicio distinto:

—Asunción por el Cuerpo de Guardería Forestal del Estado con carácter transitorio de las tareas de vigilancia, custodia y policía de las vías pecuarias (Real Decreto 2.711/1982, de 24 de septiembre)²⁰.

La Constitución española preveía que las Comunidades Autónomas podían adquirir competencias sobre las vías pecuarias²¹. Pues bien, las competencias de los organismos centrales del Estado en materias de vías pecuarias fueron modificadas a raíz de las transferencias de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía:

—Transferencia del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía de la función de desarrollo de la legislación básica sobre vías pecuarias (Real Decreto 1.096/1984, de 4 de abril, de traspasos de funciones y servicios del Estado a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de conservación de la naturaleza)²². No obstante, el Estado se reservaba la función de la legislación básica sobre vías pecuarias²³.

—Asignación de las funciones de vías pecuarias al IARA y la AMA (Decreto 225/1984, de 9 de octubre de la Junta de Andalucía, sobre asignación de competencias en materia de conservación de la naturaleza).

—Delegación en el presidente del I.A.R.A. de los acuerdos de iniciación de los expedientes de creación, clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias, así como de la facultad de resolver los expedientes de clasificación y de permuta a que se refieren los artículos 15.1.2 y 39 del Reglamento de Vías Pecuarias (Orden de 21 de mayo de 1987 de la Consejería de Agricultura y Pesca de la Junta de Andalucía, arts. 8 y 9. BOJA, n.º 48, 5 de junio de 1987).

Conviene observar que en esta última disposición no se mencionan los actos relativos a las enajenaciones de terrenos, y en la anterior, quedan supeditadas al Estado "en aquéllas cuyo itinerario sobrepase el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía".

ASPECTOS PRACTICOS CONSECUENTES DEL DESARROLLO REGLAMENTARIO

Después de la promulgación de las últimas disposiciones legales en el tema de vías pecuarias, los servicios del ICONA han ido redactando y difundiendo a

(19) BOE, n.º 52, 2/3/1981, artículos 11-16.

(20) *Repertorio cronológico de Legislación*, 1982, referencia n.º 2.887.

(21) Constitución Española, artículo 148.23.

(22) BOE, n.º 139, 11/6/1984, anexo, B) 1.º 1.

(23) *Ibidem*, anexo, C) 1.

las demás dependencias periféricas una serie de CIRCULARES (como se sabe, son de régimen interior y no se les exige su publicación). Tratan sobre cuestiones relativas a la gestión día a día, para obtener así un tratamiento unitario por parte de todos los servicios.

Del conjunto de estas circulares, la que más interesa a los efectos de este trabajo es la Circular 14/1981 de 9 de abril, y está relacionada con los expedientes de ocupación y las autorizaciones de terrenos de vías pecuarias. Dicha disposición viene a derogar la n.º 10/74 de fecha 11 de junio.

Comienza por establecer las oportunas definiciones conceptuales de los tipos de usos que, a nivel jurídico, pueden concebirse en la red que administra el ICONA. Al mismo tiempo se clarifican y acotan conceptos tan repetidos en la Ley y el Reglamento tales como "ocupación, concesión, autorización, canon, indemnización, tasas, etc."

Quedaban perfectamente claros los procesos administrativos a seguir para los distintos tipos de expedientes más usuales, a saber: autorizaciones y ocupaciones temporales.

Para el primer grupo de ellos, que necesitan como acuerdo de resolución una autorización dimanante del Director o Jefe Provincial del ICONA -según los casos-, se otorgan para un uso común especial o incluso singular, y relacionadas con la siguiente casuística:

- Acondicionamiento de vía pecuaria.
- Líneas eléctricas y telefónicas.
- Tuberías subterráneas.
- Restauración ecológica.
- Construcciones de cortafuegos.
- Utilizaciones deportivas, militares o para transportes especiales de carácter esporádico.
- Etcétera.

Para el segundo grupo, se necesita un acuerdo de concesión, resuelta por el Director del ICONA, que se otorga para un uso privativo, es decir, cuando la utilización al uso común se atribuye exclusivamente a una persona (o entidad) concreta. Las actividades que se incluyen como susceptibles de otorgarse mediante las mencionadas ocupaciones temporales son las siguientes:

- | | |
|--|--|
| —Cultivos anuales. | —Jardines. |
| —Cultivos plurianuales (frutales, alfalfa, etc.) | —Zonas de recreo y expansión. |
| —Obras de fábrica y metálicas. | —Cementerios. |
| —Escombreras. | —Carteles publicitarios. |
| —Almacenes y depósitos. | —Pistas de aterrizaje. |
| —Basureros. | —Utilizaciones continuas o periódicas (deportivas, militares o para transportes especiales). |
| —Aparcamientos. | —Cerramientos desmontables. |
| —Explotaciones mineras. | —Camping. |
| —Básculas. | |

Incluida en la citada Circular se presentaban, además, unas normas complementarias sobre tasación para aquellos expedientes de concesión de ocupación en que se utilizaran física y concretamente los terrenos de vías pecuarias. Por otro lado, se adjuntaban recomendaciones para la tasación de los terrenos afectados por autorizaciones en que dicha ocupación física y concreta fuera nula o mínima.

Finalmente, se acompañaba una serie de modelos de solicitud, tramitación y demás instancias que se consideran necesarias en cada expediente hasta su finalización.

JURISPRUDENCIA DESARROLLADA EN LOS ÚLTIMOS AÑOS

El presente capítulo se completa con el análisis de la jurisprudencia sentada por el Tribunal Supremo con posterioridad a la promulgación del Reglamento de Vías Pecuarias, de 3 de noviembre de 1978²⁴.

A) Puede comenzarse, a partir de esta referencia temporal, con el estudio de una sentencia relativa al procedimiento de clasificación de las vías pecuarias:

— Sentencia de 21 de marzo de 1979, de la Sala 4.^a, que desestima un recurso interpuesto por un Ayuntamiento y un particular contra una Resolución del Ministerio de Agricultura, de 8 de diciembre de 1973, sobre clasificación de vías pecuarias en un término municipal²⁵:

- Se destaca el papel asignado a los Ayuntamientos en el Decreto de 23 de diciembre de 1944 (art. 32), de "velar celosamente por el cumplimiento de la legislación sobre Vías Pecuarias, cuidando de modo especial de que éstas se mantengan expeditas en toda su extensión dentro del término respectivo y en condiciones adecuadas para el paso del ganado..."^{26/27}.
- Pone de manifiesto la relevancia que en el Acta de Clasificación de las Vías Pecuarias tienen los "antecedentes y peripecias sufridas por las mismas" y, en consecuencia resalta la función atribuida a los facultativos en la materia, asistido de auxiliares, técnicos necesarios y prácticos" que deberá facilitar el respectivo Ayuntamiento²⁸.
- Se subraya el papel rector que en esta materia tienen los trabajos realizados por el Servicio de Vías Pecuarias del Ministerio de Agricultura, a tenor de lo dispuesto en dicho Reglamento²⁹. Esta disposición procura la coordinación entre Catastro y Registros Fiscales, pero siempre con base en que el Catastro recoja los resultados de los trabajos del expresado Servicio.
- Las operaciones de clasificación no siempre terminan en actos definitivos o irreformables
- Referente a la naturaleza jurídica de las vías pecuarias, se considera como *faja o zona partícipe del dominio público* (lo que ya se señalaba en la S.T.S. de 4 de noviembre de 1963), por lo que la ausencia de mención de las referidas vías en la inscripción registral de las parcelas o fincas no implica presunción de la inexistencia de las mismas³⁰. En consecuencia con lo expuesto, se re-

(24) Si bien las sentencias por referirse a disposiciones anteriores a esa fecha toman como referencias legales el Reglamento de Vías Pecuarias de 1944 y la Ley de Vías Pecuarias de 1974.

(25) *Repertorio de jurisprudencia*, referencia 1979, 1.345, pp. 1.110-1.111.

(26) BOE. n.º 11, 11/1/1945.

(27) Como se ha indicado al analizar la legislación bajo el período de la dictadura franquista, los artículos 8 al 12 del Decreto de 23 de diciembre de 1944 por el que se aprobaba el Reglamento de Vías Pecuarias (BOE, n.º 11, 11/1/1945) establecían el procedimiento a seguir para la clasificación de vías pecuarias. Posteriormente, en el Reglamento de Vías Pecuarias de 3 de noviembre de 1978 el procedimiento de clasificación quedó estipulado en los artículos 10-16 (BOE, n.º 296, 12/12/1978).

(28) El artículo 8 del Decreto de 23 de diciembre de 1944 (Reglamento de Vías Pecuarias) establecía que el ingeniero agrónomo encargado de efectuar la clasificación "efectuará el recorrido de cada una de las vías con los auxiliares técnicos necesarios y con los prácticos que le facilitará el Ayuntamiento". En el mismo sentido se expresa el artículo 13 del Reglamento de Vías Pecuarias de 3 de noviembre de 1978.

(29) Ello se deduce de los artículos 24, 25 y 26 del Reglamento de 23 de diciembre de 1944.

(30) Este considerando se basa en la doctrina jurisprudencial establecida por la sentencia de 8 de mayo de 1965 (*Repertorio de Jurisprudencia*, referencia 1965, 2.773).

chaza su carácter de servidumbre predial, en sentido técnico estricto, por no tratarse de una carga que grava una propiedad particular.

- Irrelevancia del cambio de denominación de la vía en cuestión en el inventario de bienes del Ayuntamiento (donde aparece como camino y no como cordel), dadas las denominaciones impropias que a lo largo del tiempo se han dado por distintas confusiones, al haber existido vías pecuarias utilizadas como caminos y caminos por los que ha transitado toda clase de ganados.

B) A continuación puede traerse a colación una sentencia referida al problema de los deslindes:

— Sentencia de 23 de mayo de 1979, de la Sala 4.^a, desestimando un recurso interpuesto por un particular contra Resolución del Ministerio de Agricultura de 6 de marzo de 1972, confirmatoria en alzada de otra de la Dirección General de Ganadería de 30 de julio de 1971, aprobatoria del deslinde, amojonamiento y parcelación de una vía pecuaria³¹:

- Desestimación del recurso del nuevo propietario del terreno controvertido, después de que a los anteriores propietarios les hubiese sido desestimado un recurso contra el acuerdo de clasificación de las vías pecuarias del término municipal en cuestión: explicación jurídica basada en el principio de subrogación, según el cual ningún precepto legal o reglamentario permite resurgir en el sucesivo tracto de titularidad los derechos o facultades cuya extinción fue consentida por el titular precedente³². En consecuencia:
- No reconocimiento, por parte de la Administración, de la parcela adquirida por el recurrente como ubicada en los terrenos sobrantes del estrechamiento de la vía pecuaria, por impedirlo la insuficiencia descriptiva de los datos registrales, ajustándose, por tanto, el deslinde al proyecto de clasificación (por el contrario, las demás parcelas de la finca matriz vendidas con anterioridad a terceros compradores sí pudieron ser reconocidas por la mayor concreción de los datos).
- Rechazo del argumento consistente en que el pago de impuestos y arbitrios pudiera presuponer posesión, pues los pagos fiscales no identifican nada sobre el terreno.
- Hay que reafirmar que el deslinde supone una simple ejecución de la Orden Ministerial que clasifica una vía pecuaria, que contiene el proyecto aprobatorio de dicha clasificación al cual debe aquel ajustarse "en absoluto", como terminantemente prescriben los art. 5.º párr. 3.º y 15 del Reglamento de Vías Pecuarias aprobado por el referenciado Decreto. El expresado acuerdo aprobatorio determina, a tenor del art. 11 del mismo Reglamento, normas inalterables para el deslinde.

C) Un ejemplo del criterio jurisprudencial en materia de adjudicación de terrenos sobrantes de vías pecuarias a colindantes lo constituye la siguiente sentencia:

— Sentencia de 20 de abril de 1979, de la Sala 4.^a, estimando parcialmente un

(31) *Repertorio de Jurisprudencia*, referencia: 1979, 2.570, pp. 2.079-2.080.

(32) El motivo del litigio consistía en que, según el recurrente, parte del terreno ubicado en el sobrante del estrechamiento de una vía (que había sido vendida por terceros al recurrente) no había sido reconocido como propiedad particular en la clasificación efectuada en 1959, habiendo sido aprobado el deslinde objeto de litigio en 1971 y confirmado en 1972.

recurso interpuesto por una empresa privada contra una Resolución del Ministerio de Agricultura de 4 de octubre de 1973, sobre adjudicación de terrenos sobrantes de vía pecuaria a un Ayuntamiento³³:

- Reconocimiento del derecho preferente de la empresa recurrente para adquirir las tres parcelas sobrantes enajenadas, dada su condición de colindante³⁴, rechazándose la adjudicación efectuada anteriormente en favor del Ayuntamiento en cuestión de tales parcelas (basada en motivos urbanísticos y en la mejor utilización económica y social de aquéllas) por perjudicarse con ello a los propietarios colindantes³⁵.

D) Por último, un ejemplo sobre sentencia relativa a la potestad sancionadora de la Administración en relación con las ocupaciones es la siguiente:

— Sentencia de 12 de abril de 1985, de la Sala 4.^a, desestimando el recurso de apelación promovido por la Abogacía del Estado contra sentencia de la Audiencia Territorial de 23 de febrero de 1983, que estimaba el recurso interpuesto por un particular contra la resolución de la Dirección General del ICONA de 6 de abril de 1981, desestimadora del recurso de alzada interpuesto por el citado particular contra la resolución de una Jefatura Provincial del ICONA de 6 de noviembre de 1978, por la que se le imponía a aquél multa de 2.000 pts. y obligación de demoler una construcción realizada sobre terrenos de vía pecuaria, en parcela de su propiedad³⁶.

- No realización de las obras de deslinde y amojonamiento: imposibilidad de concluir que determinadas obras están construidas dentro del ámbito de una vía pecuaria, y, por tanto, imposibilidad de aplicar la legislación vigente sobre imposición de multa por ocupación de una vía pecuaria³⁷.
- Inexistencia, pues, de constancia eficiente del trazado y anchura de la vía pecuaria en cuestión; de ahí que no exista base que pueda servir para la imposición de una sanción.
- Insuficiencia en la determinación de la vía pecuaria, dado que sólo se ha efectuado la operación de clasificación, pues sólo a través del deslinde queda fijada "la situación, anchura, lados concretos y perímetro exacto de la vía pecuaria", de manera que "solamente cuando estos presupuestos de hecho han quedado determinados de manera firme puede conocerse cuál es el alcance real de la invasión que se estima cometida". Por tanto, dada la existencia de "una situación territorialmente indefinida", la Administración quedaba imposibilitada de establecer medidas sancionadoras.

Así pues, la sentencia suspendía la multa y la obligación de demoler lo construido por no haberse practicado debidamente los actos de deslinde y amojonamiento³⁸.

(33) *Repertorio de Jurisprudencia*, referencia: 1979, 2.130, pp. 1.730-1.731.

(34) Ley 22/1974, de 22 de junio, de Vías Pecuarias, artículo 6. BOE, n.º 155, 29/6/1974.

(35) Este considerando se basaba en el artículo 28 del Reglamento de Vías Pecuarias de 23 de diciembre de 1944, según el cual "tendrán derecho preferente para adquirir los terrenos de vías pecuarias propiedad del Estado, por haber sido clasificadas como innecesarias o de los sobrantes de las que lo fueron como excesivas, los propietarios colindantes".

(36) *Repertorio de Jurisprudencia*, referencia: 1985, 3.519, pp. 2990-2.991.

(37) El artículo 8 de la Ley de Vías Pecuarias de 27 de junio de 1974, vigente entonces, establecía que "la ocupación o invasión de terrenos de una vía pecuaria con carácter permanente se sancionará con multa de hasta el 50% del valor que tenga el terreno ocupado (...) y sin perjuicio (...) de la obligación de reintegrar a la vía pecuaria lo ocupado o invadido (...). La interrupción del tránsito de ganado por la vía pecuaria será objeto de sanción administrativa con multa de mil a quince mil pesetas (...)". Por su parte, el Reglamento de Vías Pecuarias de 27 de junio de 1978 establece la misma sanción en sus artículos 70 y 71.

(38) Otro ejemplo de sentencia relativa a la potestad sancionadora de la Administración es el siguiente: sentencia de 9 de mayo de 1983 de la Sala 4.^a de lo Contencioso-Administrativo, referencia en el *Repertorio de Jurisprudencia*: 1983, 2.898, pp. 2.221-2.222.

3. LAS REDES PECUARIAS EN ANDALUCIA. METODOLOGIA BASE EMPLEADA.

3.1. COMPARACION Y SITUACION GENERAL DE LAS VIAS PECUARIAS EN ANDALUCIA.

Resulta necesario enmarcar, dentro de este trabajo, la problemática de las mismas, así como los datos globales que las caracterizan dentro de los ámbitos provinciales de Andalucía.

Las cifras de referencia aparecían publicadas en las memorias anuales del ICONA y cubren hasta el año 1982, ya que, posteriormente a esta fecha y tras el periodo de adscripción de competencias a las Comunidades Autónomas, no han aparecido nuevas informaciones que traten globalmente el conjunto nacional. Sin embargo, el IARA a nivel regional maneja unas cifras publicadas en el Plan Forestal Andaluz en 1989.

Poniendo a colación los datos reflejados en la memoria aludida, se obtienen las siguientes conclusiones:

- La longitud total de vías clasificadas en Andalucía asciende a 26.937 Km., lo que supone el 32% de los 83.711 del total nacional, siendo las provincias de Sevilla y Córdoba las primeras en España y Andalucía.
- La superficie total clasificada en Andalucía alcanza la cifra de 100.291 Has., es decir, el 34% de las 297.381 de todo el territorio nacional. Sevilla vuelve a ser la primera provincia, junto a Jaén, con mayor superficie a nivel regional y nacional.
- Sólo tres provincias poseen el 100% de los términos municipales con clasificación aprobada, entre ellas Cádiz y Sevilla. En Andalucía suman 657 de los 719 que figuraban como totales en dicha memoria.
- De esta forma, el 83,6% de la superficie de Andalucía contaba con proyectos aprobados, frente al 58,9% nacional.
- De las 100.291 Has. totales de Andalucía, 1.886 Has. corresponden a descansaderos y abrevaderos, de tal forma que Cádiz, con 696 Has., es la tercera provincia española después de Valladolid y Madrid.

En el cuadro siguiente se desmenuzan datos provinciales con las principales características de las vías pecuarias en Andalucía.

CUADRO 1. Caracterización general de las Vías Pecuarias en Andalucía.

	ALMERIA	CADIZ	CORDOBA	GRANADA	HUELVA	JAEN	MALAGA	SEVILLA	TOTAL
Nº Términos	103	42	75	198	78	101	100	102	799
Términos Clasificados	47	42	70	189	30	90	87	102	657
Sup.Términos(km. ²)(1)	5.104	7.385	12.990	11.714	4.290	11.124	6.643	14.001	72.940
% Sup. Provincia	58,2	100	94,7	93,5	42,5	83,3	91,3	100	83,6
Km. V.P. clasificadas	1.645	4.142	4.714	3.215	1.013	3.935	2.264	6.009	26.937
Has. V.P. clasificadas	5.274	19.025	12.814	12.290	2.379	15.210	7.705	25.594	100.291
Has.Descansaderos(2)	-	696	464	62	19	206	31	408	1.886
Km. V.P. sin clasificar	1.181	-	236	224	1.371	847	215	-	4.074
Has. V.P. sin clasificar	3.788	-	717	854	3.219	3.275	732	-	12.585
Total Km.VP	2.826	4.142	4.950	3.439	2.384	4.731	2.470	6.009	30.951
Total Has.VP	9.062	19.025	13.531	13.144	5.598	18.295	8.415	25.594	112.664

(1) Incluye los términos con y sin Vías Pecuarias. (2) Cifra incluida en el concepto anterior.

Fuente: IARA 1988.

Sin lugar a dudas, un repaso de la situación general por provincias puede ayudar a centrar aún más el dimensionamiento de la cuestión. Existe un problema común y de fondo que, de una parte, consiste en la insuficiencia de medios humanos dedicados al tema y, de otra, en la carencia de información documental, ya que los servicios centrales del ICONA no llegaron a transmitir a las diferentes provincias la totalidad de los archivos ni copia de ellos.

Todo lo que se expone procede de informaciones recogidas de las diferentes direcciones provinciales del IARA, como fruto de una valoración realizada a lo largo de 1987 y actualizada en septiembre de 1989.

En el plano nº 2 se refleja la situación actual en lo que respecta al estado de clasificación legal de vías pecuarias para cada municipio andaluz, bien entendido que en las observaciones siguientes sí se han recogido los cambios administrativos registrados en los últimos años.

De forma resumida y a nivel provincial se tiene que:

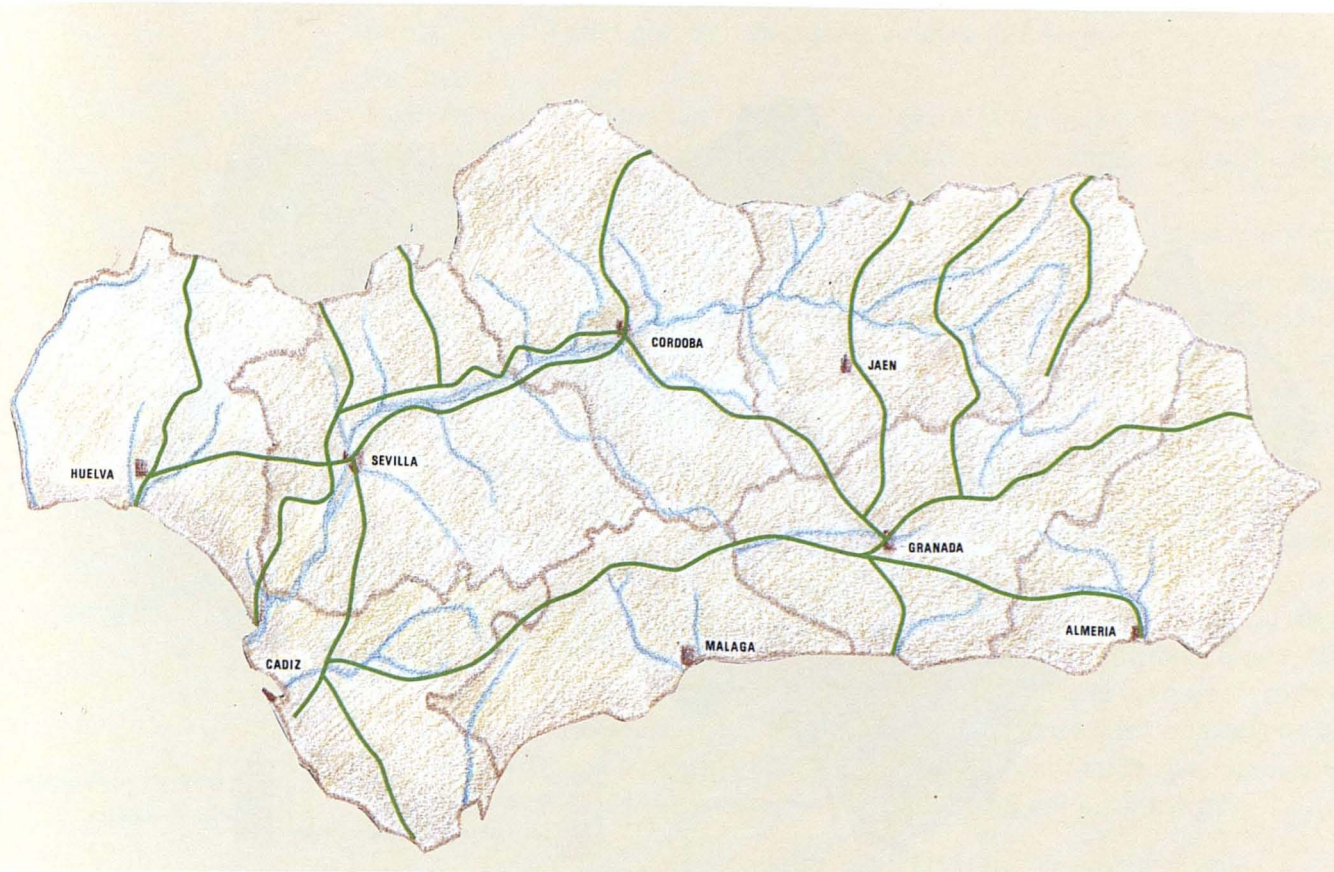
Almería:

Posee 48 términos municipales con clasificación aprobada en las décadas pasadas y seis pendientes de O.M. aprobatoria correspondiente a: Antas, Bédar, Cuevas de Almanzora, Los Gallardos, Tabernas y Turre. Del mismo modo, se encuentran con diferentes actas levantadas (para ciertas vías) Armuña de Almanzora, Bacares, Bayarque, Laroya, Macael, Sierró y Sufli. Con antecedentes para ciertas vías y trabajos previos se encuentran Pechina, Víator y Vera. Los 42 términos restantes carecen de información por completo.

Cádiz:

Todos los términos municipales tienen aprobados entre 1931 y 1960 sus respectivos Proyectos de Clasificación con numerosas modificaciones al mismo. También existen algunos casos de deslindes y amojonamientos de varios periodos o etapas. El municipio de Cádiz no dispone de vías.

PLANO 1. Principales rutas trashumantes en Andalucía.



Córdoba:

De los 76 municipios cordobeses, 70 cuentan con clasificación aprobada, algunas modificaciones y escasos deslindes practicados. Además, seis términos carecen del mencionado proyecto y son: Aguilar de la Frontera, Lucena, Monturque, Palenciana, Moriles y Puente Genil, todos ellos de la campiña sur.

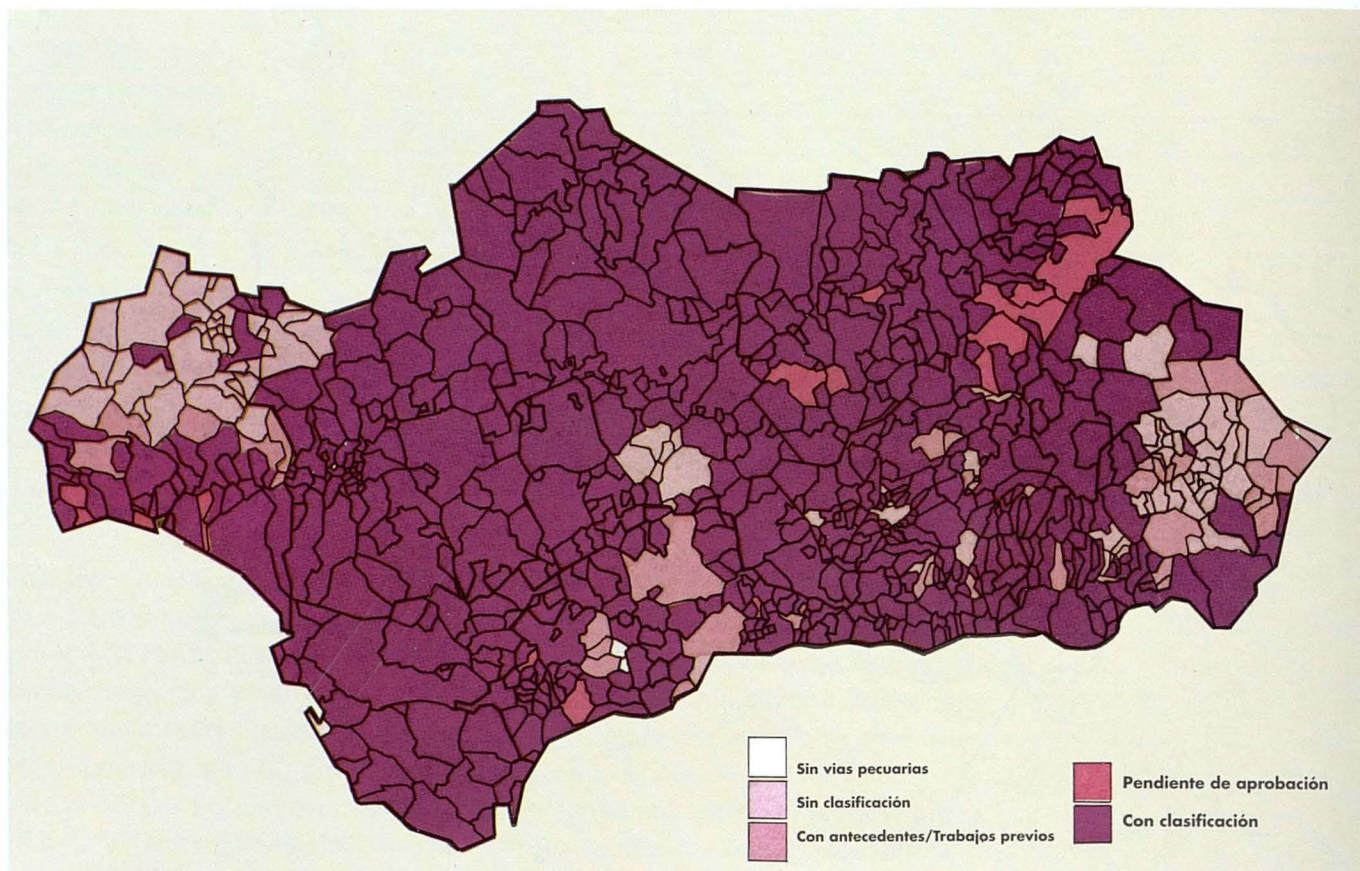
Granada:

De los 168 municipios actuales, 150 cuentan con clasificación aprobada. Quizás debería contemplarse para esta provincia, y debido a las numerosas agregaciones y segregaciones habidas, un análisis a nivel de entidad de población. Pero puede concluirse que de los restantes municipios, 8 están sin clasificar: Cajar, Cáñar, Cástaras, Cortes y Graena, Lanjarón, Trevélez, Cuevas del Campo y La Zagra. No tienen vías pecuarias los siguientes: Alicún de Ortega, Castillejas, Calicasas, Granada, Moraleda de Zafayona, Orce, Fuente Vaqueros y Purullena. Finalmente, algunos de éstos poseen ciertos antecedentes poco fiables, o bien, clasificación parcial, entre los que se encuentran Piñar y Morelabor.

Huelva:

Es la provincia andaluza que se encuentra más atrasada en el inicio de los trámites administrativos antes referenciados. Sólo 32 municipios tienen la clasi-

PLANO 2. Estado de la clasificación municipal de vías pecuarias en Andalucía.



ficación aprobada, y cuatro están pendientes de obtener la respectiva O.M. que son: Isla Cristina, Villablanca, Punta Umbría y Lucena del Puerto. Cuatro cuentan con ciertos antecedentes y trabajos previos: Alosno, Valverde del Camino, Villanueva de los Castillejos y Zalamea la Real. Sin embargo, los 40 restantes carecen por completo de información al respecto.

Jaén:

Casi un centenar de términos municipales -91- cuentan con proyectos de clasificación aprobados, pero ocho de ellos tienen una acusada problemática urgente que resolver: Andújar, Cambil, Campillo de Arenas, Jaén, Montizón, Noalejo, Santisteban del Puerto y Torredelcampo.

Finalmente, 10 se encuentran pendientes de aprobar el respectivo proyecto, y son: Cazorla, La Iruela, Martos, Pontones, Quesada, Santiago de la Espada (unificado hoy con Pontones), Segura de la Sierra, Torreblascopedro, Torrequebradilla y Los Villares.

Málaga:

En esta provincia casi todos sus términos (85) cuentan con clasificación municipal, a excepción de: Alozaina y Guaro que no tienen vías; Benahavis, Antequera, Benaoján, Cútar y Salares que están pendientes de la Orden Ministerial

aprobatoria; Torremolinos está sin clasificación; finalmente, con antecedentes, trabajos previos, o clasificación incompleta se encuentran El Burgo, Fuen-girola, Tolox, Yunquera, Benalmádena, Arenas y Málaga.

Sevilla:

Sus 105 términos cuentan con clasificación aprobada por O.M. entre los años 1932 y 1966. De ellos, Villanueva del Ariscal es una excepción, ya que carece de vías pecuarias.

Atendiendo a esto, la situación actual deriva las siguientes conclusiones:

A nivel general, Andalucía es una de las regiones que más avanzado tiene este primer paso en la reivindicación y gestión de las vías pecuarias -la clasificación pertinente-, donde el 83% de sus municipios tiene el Proyecto aprobado. Los territorios que cuentan con mayor grado de clasificación son las campiñas, el valle del Guadalquivir y Sierra Morena en su casi totalidad.

— Tanto las sierras subbéticas como el litoral andaluz se encuentran en una situación más variada e irregular.

— Existe un gran grupo de municipios situados en las Sierras de Cazorla y Segura pendiente de aprobación.

— Finalmente, los dos extremos de Andalucía, el norte de Almería y el de Huelva, mantienen una posición muy heterogénea y, al mismo tiempo, distante de disponer de clasificaciones municipales, tanto por los numerosos términos sin antecedentes como por lo poco avanzado de sus trabajos previos. Curiosamente, son ámbitos tradicionalmente muy deprimidos social y económicamente, además de otros posibles problemas administrativos.

3.2. METODOLOGIA UTILIZADA PARA EL ESTUDIO DE LOS TRES AMBITOS CONSIDERADOS.

El objetivo principal de la presente publicación consiste en poner de manifiesto las alternativas posibles (en los momentos y circunstancias actuales), así como plantear soluciones referentes a la problemática de las vías pecuarias, dentro del marco administrativo existente en Andalucía.

Aunque es cierto que las circunstancias específicas de la región andaluza no tienen por qué diferir -para esta cuestión- de las restantes Comunidades Autónomas, también parece adecuado resaltar los aspectos regionales más significativos y característicos. Con este fin, y para ofrecer distintas propuestas metodológicas, partiendo de la diversidad de paisajes y comarcas, así como actuaciones públicas y disposiciones emanadas de la Administración Autónoma, se han elegido tres áreas que recogen esta variedad de situaciones. De esta forma, se profundizará en propuestas diseñadas a partir de un análisis de las diferentes situaciones con una finalidad clara: el desarrollo de metodologías útiles y que vayan en directa relación con la tipología de problemas para cada caso.

En líneas generales se escogieron tres ámbitos muy significativos y distintos,

cuales son: El "Área Metropolitana" de Sevilla, la Comarca de Reforma Agraria "Campiña de Cádiz" y las "Sierras de Cazorla y Segura" en Jaén. Coinciden pues con tres comarcas claramente diferenciadas en el contexto regional, a saber: zonas urbanas densamente pobladas, con múltiples problemas relacionados con las infraestructuras viarias, con deficiencias en suelo público y escasez de áreas libres y zonas verdes; terrenos agrícolas en general de excelente calidad y en parte puestos en regadío, con gran significación de infraestructuras agrarias de todo tipo, asentamientos poblacionales evolucionados desde una ocupación singular del territorio, además de una reciente y esperada intervención de la Administración agraria; áreas naturales en buen estado de conservación, tuteladas desde tiempo inmemorial por el Estado, con indudable valor ecológico y paisajístico, que además cuentan con figura protectora medioambiental.

Por tanto, se parte de tres ámbitos o comarcas caracterizados esquemáticamente por:

- Área Metropolitana de Sevilla: problemática urbanística derivada del influjo de la capital.
- Campiña de Cádiz: comarca declarada de Reforma Agraria por el IARA.
- Sierras de Cazorla y Segura: incluyen tanto el Coto Nacional como el Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas, declarado éste último por la AMA.

Este triple enfoque de la situación existente lleva a considerar múltiples aspectos distintos para su tratamiento mediante propuestas finales y que, de hecho, se pondrán de manifiesto.

No obstante, para iniciar el acercamiento y estudio de los mencionados ámbitos se precisa contar con un material de partida imprescindible y común para los términos municipales que se analizan.

El *Proyecto de Clasificación* de las vías pecuarias de cada municipio, aprobado por Orden Ministerial (o similar del Gobierno Autónomo), configura el primer documento legal y debidamente reconocido por el que se constata y describe -someramente- la red pecuaria existente. Todos los términos incluidos en los tres ámbitos cuentan con dicho proyecto, por lo que la identificación cartográfica y de campo no plantea problemas irresolubles. Por otro lado, siempre es material imprescindible las series cartográficas a 1/50 y 1/25.000 del Servicio Geográfico del Ejército o del Instituto Geográfico Nacional, además de las fotografías aéreas de vuelos existentes.

Partiendo de esta "descripción de itinerarios" y del croquis adjunto para la red municipal existente, se extractan seis aspectos para su identificación.

Por otra parte, y fruto de elaboración específica, se añaden otras cinco características que completan las anteriores, proporcionando además a cada vía pecuaria un contenido y explicación territorial.

Las seis primeras son:

- La *O.M. aprobatoria* como primera aproximación legal al Proyecto de Clasificación del municipio que se analiza.

- La *denominación* de cada vía, tal como aparece.
- La *anchura* legal asignada (a veces variable).
- La *longitud* estimada, siempre poco rigurosa.
- La *orientación* dominante.
- Las *propuestas de reducción* que ya se recomiendan con expresión de las nuevas dimensiones.

Las cinco que se añadieron consisten en:

- Clave numérica* para una rápida identificación y simplicidad en la representación cartográfica y aportación a una posible base de datos. Los tres grupos de dígitos significan respectivamente: orden de la provincia en Andalucía, del municipio en cada provincia y de cada vía clasificada por término.
- Superficie*, relacionando longitud y anchura legal.
- Usos existentes*, fundamental aportación para conocer el estado de la red en nuestros días, tanto las convertidas en carreteras, caminos e incluso desaparecidas.
- Conexiones*, aspecto éste básico para interpretar tanto la continuidad entre las propias vías pecuarias, como los elementos territoriales que están presentes en su trayecto. Estos quedan definidos de la siguiente forma: un guión (-) señala dos o más conexiones a otros elementos en el mismo punto; una barra (/) indica sucesión en las mismas.
- Un apartado específico de *observaciones*, donde se apuntan múltiples aspectos, en especial las ampliaciones o modificaciones del proyecto inicial, las vías que forman división de términos en su eje y las que lo delimitan en uno de sus márgenes.

Conviene hacer, antes de proseguir con mayor profundidad en cada uno de los ámbitos elegidos, una serie de salvedades que se derivan de la explotación informativa básica resultante del análisis de los citados proyectos.

Como se verá a continuación, la gran cantidad de problemas surgidos aconseja una revisión en profundidad que actualice dichos proyectos. Estos nada tienen que ver con las vías de comunicación y la estructura de nuestros sistemas de relaciones. Son, ante todo, documentos históricos.

Respecto a la *denominación* de cada vía, la característica principal consiste en el cambio de denominación para cada municipio. Si bien indican una riqueza toponímica según el terreno que van atravesando, también es cierto que plantean ciertas confusiones.

Sin embargo, la *anchura legal* sí puede ofrecer múltiples problemas. De un lado, la falta de coincidencia entre denominación y dimensión, como es el caso de que todas las veredas en Santiponce posean 37,61 m., o las coladas de Arcos de la Frontera que tienen entre 37,61 y 20,89 m. de anchura, además de otros muchos ejemplos. Denotan una contradicción, poco importante ciertamente, pero que pudo subsanarse en la redacción del proyecto.

De otro lado, la falta de definición de la anchura en muchos casos remite a futuros actos de deslinde su determinación, cuando bien es sabido que la ocu-

pación de los colindantes es muy variable pero constante.

Un caso que plantea contradicción se da cuando la división municipal va por el eje de la vía pecuaria, pero los dos Proyectos de Clasificación aprobados dan diferente anchura a la misma. Esto ocurre en el Cordel del Rayo en Alcalá de Guadaira con 37,61 m. y la Vereda del Rayo en Dos Hermanas con 20,89 m. Cuando se tiene en cuenta la *longitud* asignada, aunque en la mayoría viene a aproximarse a la realidad, se detectan en ocasiones errores significativos. En cuanto al recorrido general y su continuidad espacial, las únicas observaciones consisten en la frecuente falta de coincidencias jerárquicas entre términos limítrofes.

Para el caso de las *propuestas de reducción*, lo general es asignar una anchura futura. Lo que ocurre es que frecuentemente queda pospuesta al acto de deslinde (circunstancia aceptada comúnmente) o al estado actual entre edificios existentes, hecho que consolida definitivamente la ocupación.

El último grupo de aspectos considerados se engloba en las *observaciones*. Se recogen las sucesivas peculiaridades observadas en la descripción de cada vía. En primer lugar se subrayan aquellos casos que forman demarcación de municipios en el "eje" de la propia vía pecuaria. En segundo lugar, y un poco menos frecuente, son los casos en los que una margen de la vía constituye el límite y discurre, por tanto, a través de un solo municipio. En tercer lugar, se puntualizan aquellas modificaciones o ampliaciones de los proyectos que afectan a cada vía en particular y que, aunque escasas, tienen especial significación.

Hasta aquí se ha detallado todo lo referente a la explotación e interpretación de la información documental existente.

A modo de ejemplo se han seleccionado algunas vías con su descripción, constituyendo el Anejo.

4. LAS VIAS PECUARIAS EN EL CONTEXTO DEL AREA METROPOLITANA DE SEVILLA (A.M.S.).

4.1. PLANTEAMIENTOS JUSTIFICATIVOS DEL ESTUDIO DE DETALLE

Como dimensión de la problemática urbanística que justifica la elección de esta zona tratada, el ámbito considerado se refiere en exclusiva a los municipios que se incluyeron en el trabajo realizado por GESTUR (D.G.U.) sobre "Descripción y Análisis del Medio Físico y del Territorio del Area Metropolitana de Sevilla y Recomendaciones para el Planeamiento Urbanístico". Su fin principal consiste en orientar sobre el tratamiento del suelo no urbanizable y la protección de los recursos naturales y paisajísticos en los distintos documentos municipales de planeamiento. Dicho estudio se enmarca en la Orden del Consejero de Política Territorial de 13 de junio de 1984, por la que se acordaba la formación de Directrices de Planeamiento Urbanístico en el A.M.S. Por otra parte, su planteamiento subyace, pues, en ese iniciado proceso de coordinación de las políticas urbanísticas.

En efecto, las vías pecuarias constituían unos elementos territoriales de conexión y de transporte que perviven aún como ejes viarios (calles y carreteras), aunque su uso original ha desaparecido. Además el centro gravitacional de Sevilla como punto esencial de las relaciones origen-destino en todo el Valle inferior del Guadalquivir, y dada la importancia de las mismas, ha permitido su relativa conservación. Del mismo modo, se ha producido una reutilización acelerada de las mismas.

Por todo ello, se trata de sentar las bases metodológicas para una ordenada recuperación de ese dominio público absorbido, fundamentalmente, por los fenómenos urbanos.

Se parte, por tanto, de una definición territorial previa consistente en los veinte municipios siguientes:

Almensilla	Gines
La Algaba	San Juan de Aznalfarache
Alcalá de Guadaira	Mairena del Aljarafe

Bormujos	Palomares del Río
Camas	Puebla del Río
Castilleja de la Cuesta	La Rinconada
Castilleja de Guzmán	Santiponce
Coria del Río	Sevilla
Dos Hermanas	Tomares y
Gelves	Valencina de la Concepción

Con respecto a estos veinte términos municipales, se ha trabajado con la misma información de partida, es decir, los Proyectos de Clasificación de Vías Pecuarias actualmente vigentes.

Además de obtener las fichas individualizadas por municipios, sirvieron para la identificación territorial sobre la base cartográfica disponible a escala 1/10.000, compuesta de 26 hojas. Por otro lado, las superficies municipales que quedaron fuera de esta base carecían de interés (desde el punto de vista urbanístico) y no se consideraron.

El mencionado estudio territorial sirvió, asimismo, como principal fuente bibliográfica.

4.2. CARACTERIZACION GENERAL DE LAS VIAS PECUARIAS DEL AMBITO METROPOLITANO

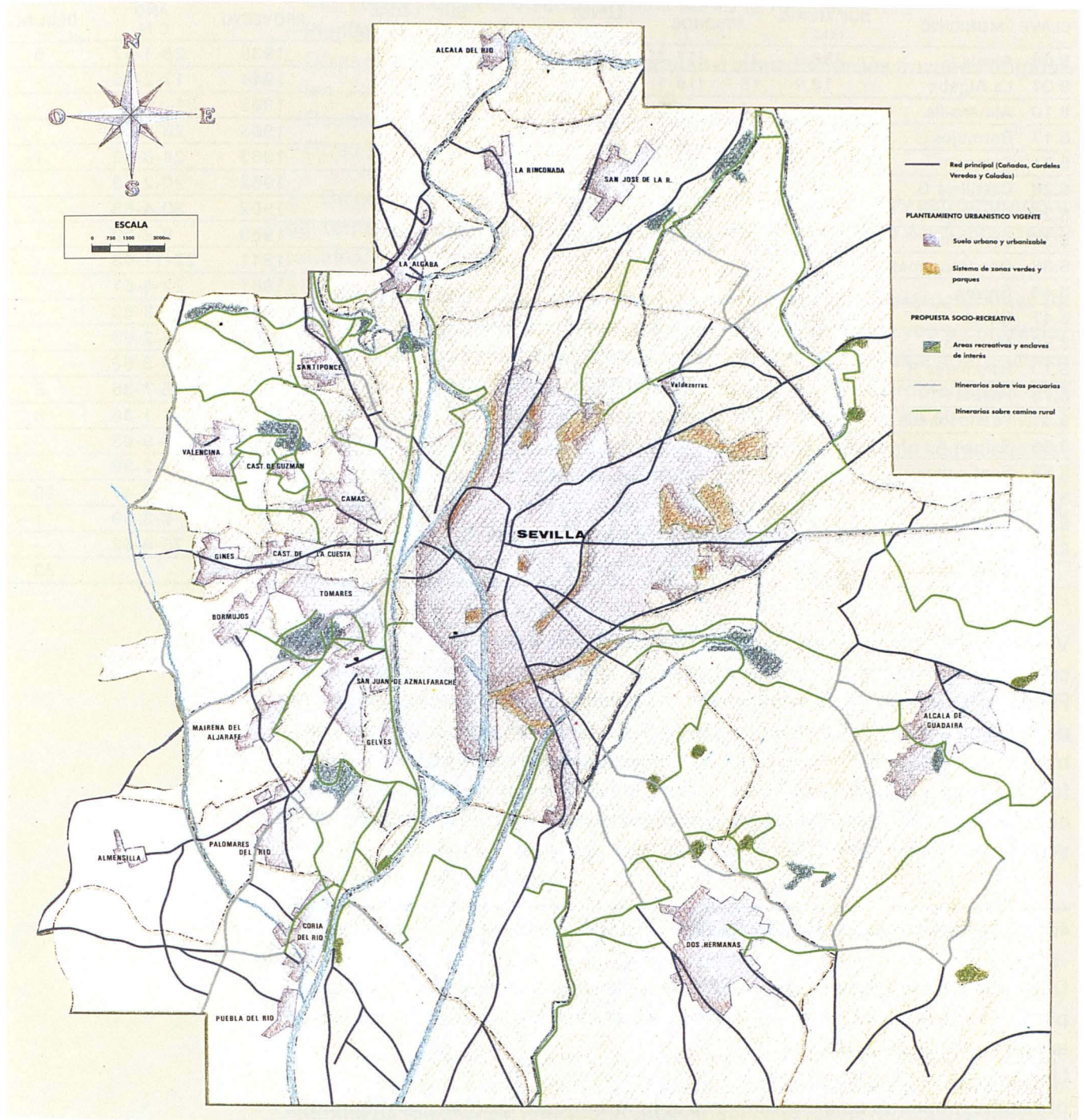
Para obtener una visión rápida y esquemática del estado legal del conjunto metropolitano con respecto a las vías pecuarias, en el cuadro 2 se sintetizan las principales características, parámetros y generalidades que afectan a los respectivos términos municipales.

La primera columna indica la superficie de los municipios en Km², y se añade con la finalidad de obtener un indicador que relacione esta cantidad con la vigente y clasificada. Salvando las escasas operaciones de enajenación o las modificaciones que hayan podido afectar a este valor, la razón Has. clasificadas por Km² de término aporta algunas connotaciones especiales, destacando los municipios de Coria del Río, La Rinconada y Sevilla, en primer lugar. Las conclusiones válidas obtenidas se pueden apoyar en que las vías que atraviesan son de categoría superior, y que además abundan los descansaderos, (observación apta para los mayores de 10 Km²).

La columna que expresa el número total de vías manifiesta, dejando aparte la fiabilidad del proceso de clasificación pecuaria, las relaciones ganaderas de cada núcleo o término con su entorno, así como las de éste entre sí. Conviene aclarar que se han considerado tanto los abrevaderos como los descansaderos de forma individual y seguidamente a las diversas vías -no adscritas a ellas, como así consta en muchos casos-. Dicho número total asciende a 179, de las que 143 son vías propiamente dichas.

La suma de Kms. adscribibles a los municipios del área metropolitana sobrepasa los 1.400 Km, longitud superior al trayecto de ida y vuelta de Sevilla a

PLANO 3. La red de Vías Pecuarias en el contexto del Area Metropolitana de Sevilla.



CUADRO 2. Características de las Vías Pecuarias del Area Metropolitana de Sevilla.

CLAVE	MUNICIPIO	SUP.MUNIC. (KM ²)	VP/DROS	LONGT (KM)	SUP. LEGAL (HAS)	LEGAL HAS/KM ²	PROYECTO	AÑO O.M.	DESLINDE
8.04	Alcalá G.	286,9	21 (17-4)	133,5	644,5	2,3	1935	28-1-47	6
8.07	La Algaba	18,9	16 (15-1)	24,25	57,8	3,0	1944	17-2-45	-
8.10	Almensilla	14,4	4 (4-0)	11,5	46,1	3,2	1963	31-10-63	-
8.17	Bormujos	12,3	3 (3-0)	6	22,11	1,8	1963	28-6-63	-
8.21	Camas	11,3	4 (4-0)	7,9	29,7	2,6	1963	24-8-63	1
8.28	Castilleja G.	2,0	1 (1-0)	1,2	4,5	2,2	1962	20-2-63	-
8.29	Castilleja C.	2,1	1 (1-0)	2,0	7,5	3,6	1962	30-4-63	-
8.34	Coria Río	62,8	29 (18-11)	55,9	303,6	4,8	1959	9-2-60	1
8.38	Dos Hermanas	162,4	11 (9-2)	52	219,3	1,3	1941	22-11-43	-
8.44	Gelves	8,0	4 (3-1)	5,1	12,7	1,6	1961	22-4-61	-
8.47	Gines	2,8	1 (1-0)	2,2	8,3	2,9	1962	15-3-63	-
8.59	Mairena A.	17,3	5 (5-0)	9,2	17,9	1,0	1962	14-2-63	-
8.70	Palomares R.	13,1	6 (6-0)	12,0	17,5	1,3	1950	29-3-53	-
8.79	Puebla R.	479,3	11 (11-0)	58,8	323,3	0,7	1931	16-7-36	5
8.81	La Rinconada	138,8	20 (13-7)	77,6	469,3	3,4	1931	31-1-36	8
8.86	S.Juan A.	3,9	3 (3-0)	6,2	20,0	5,3	1963	25-9-63	-
8.89	Santiponce	8,4	4 (4-0)	6,6	8,6	1,0	1931	20-2-36	-
8.91	Sevilla	141,9	32 (22-10)	92	468,0	3,3	1941	17-2-47	10
8.93	Tomares	5,1	1 (1-0)	4,2	15,8	3,1	1958	7-3-59	1
8.96	Valencina C.	25,0	2 (2-0)	8,8	56,0	2,2	1962	25-4-62	-
Total		1.416,7	179 (143-36)	576,9	2.752,5	-	-	-	32

Valencia. Del mismo modo, la superficie clasificada asciende a 2.752,5 Has., cifra muy superior al término municipal de Valencina de la Concepción. Finalmente, el número de expedientes de deslindes indica la escasa actuación de reivindicación y señalamiento que hasta la fecha ha realizado la administración competente. En todo caso, aun tomando estas cifras como válidas de forma global, hay que hacer constar tanto la escasa rigurosidad en la descripción, como en el propio itinerario que discurre, además de otros factores que serán puestos de manifiesto en el apartado siguiente.

4.3. RESULTADOS GENERALES Y PROPUESTAS

Del análisis de la red pecuaria considerada se obtiene una serie de resultados partiendo de la situación actual. Dichos resultados son la base y la esencia de las propuestas de actuación.

Una vez esbozadas las pautas de reconocimiento territorial y documental se obtienen, mediante un procedimiento simple, aunque riguroso, los resultados y propuestas del análisis territorial efectuado.

El esquema, brevemente, puede resumirse así:

1. Detección y localización de emplazamientos en la red pecuaria que, comparativamente con la información previa, sobresalen especialmente. Algunos casos serían:

- Crecimiento de núcleos urbanos con integración total o parcial de la vía.
- Carreteras con uno o varios tramos sobre la red pecuaria.
- Planeamiento vigente.
- Otras obras de infraestructura que anulan o interrumpen los trazados originales.
- Ocupación por edificaciones y/o urbanizaciones.
- Otras ocupaciones.

2. De esta forma, se va obteniendo una visión globalizadora y estructuradora del territorio, destacándose sin gran esfuerzo los principales elementos territoriales.

3. Una vez considerados estas vías y descansaderos como estructurantes de la antigua red que aún conservan ciertas peculiaridades, se van a contrastar con los aspectos considerados en el punto primero. Estos van a interpretarse desde una óptica de posibles propuestas de uso según su problemática o situación actual. Así pues, orientada a una posible discusión de alternativas y aún concibiendo el trayecto de una vía cualquiera muy variable según sus tramos, se expone a continuación una serie de usos/actividades que, mediante un cuadro con doble entrada, quedan así relacionados y de la misma forma, sus resultados. Dichas posibilidades de uso pueden ser:

- Itinerarios turísticos y de ocio.
- Recuperación paisajística.
- Parques.
- Acondicionamiento de riberas y cauces fluviales.
- Fuertes pendientes en el Aljarafe.
- Recuperación legal para usos agrícolas.
- Comunicación entre poblaciones.
- Acceso a poblaciones y su ordenación.
- Apoyo y complementación de infraestructuras existentes.
- Usos industriales.
- Cesión a Ayuntamientos.

4. Mediante esta matriz se obtienen rápidamente las principales caracterizaciones potenciales susceptibles de considerar a esas vías y/o descansaderos-abrevaderos. Un mayor o menor grado de idoneidad vendrá, asimismo, reflejado para ese uso/actividad elegido.

5. A partir de ahora se extraen aquellos casos que pueden desarrollar esas alternativas de uso para posteriormente ilustrarse. En este ámbito -Área Metropolitana de Sevilla— ha convenido seleccionar siete de los once aspectos considerados en aras de concretar los objetivos del presente trabajo, dejando los demás para los otros dos ámbitos comarcales. En el apartado de propuestas específicas (4.4) se ejemplifican algunos casos para los aspectos concernientes a: acceso a poblaciones; apoyo y complementación de infraestructuras; ordenación y acondicionamiento de riberas; itinerarios de ocio.

Además se consideran otros dos tipos en función de sus especiales características, como son los descansaderos y/o abrevaderos (que se tratan conjuntamente bajo varios aspectos), y el caso de una vereda junto a Itálica como ejemplo de una ordenación particular para un lugar de interés histórico y turístico.

Por otro lado, como resultado del análisis general de la red pecuaria metropolitana se ofrecen aspectos relacionados con propuestas de tipo general, y que resumidas son:

- La reutilización de la red pecuaria mediante carreteras.
- Las correspondencias viarias de Sevilla capital a través del P.G.O.U.
- La propuesta de reutilización de itinerarios turísticos y de ocio.

Para cada uno de esos casos se ha redactado un apartado específico que justifica y desarrolla las diferentes consideraciones realizadas, ya que, a partir de los puntos primero y segundo del inicio de este apartado, se vio la necesidad de tratarlos con cierta profundidad.

4.3.1. La reutilización de la red pecuaria. Su transformación en carreteras

Una de las conclusiones fáciles de obtener en cualquier análisis que ahonde un poco en esta temática consiste en una reutilización sucesiva como red viaria. Pero lo que sí hace falta hacer es una evaluación numérica de esa coincidencia. Dicha reutilización desde un punto de vista territorial siempre parece aceptable.

De todas formas, resulta claro que esa nueva utilización, lejos de haberse complementado con la previa -trashumancia ganadera-, en la práctica la ha excluido, y ello por dos razones:

- La renovación del firme (poco adecuado para pasos de ganado), modificación de las rasantes, escasa señalización, etc.
- La ausente solución de las intersecciones y cruces, causa común de frecuentes accidentes en la ganadería conocida como "cunetera", ya que siempre se ha obviado el conservar un margen o pasos inferiores para este fin.

En definitiva, y una vez hechas estas salvedades, merece la pena resumir el estado del nuevo uso de las vías pecuarias, aun cuando para el caso concreto de Sevilla capital se haya estudiado de forma específica.

De nuevo se realiza una muestra comparada a nivel municipal, ya que la estructura de la información utilizada facilita esa visión que, de otro lado, es igualmente válida.

Además, en la relación que sigue, las carreteras de distinta categoría y funcionalidad están diferenciadas para así estimar su posible correlación. Para esto ha sido necesario, además de ciertos recorridos de campo, considerar la trama de carreteras recogida en el Plan General de Carreteras de Andalucía y el Estudio de la Red Secundaria de Carreteras de la Provincia de Sevilla.

CUADRO 3. Carreteras y Vías Pecuarias. Su coincidencia.

MUNICIPIO	N.º VIAS	KM.C.L.	KM.C.C.	KM.C.N.	TOTAL
Alcalá de Guadaira	9	15,15	4,7	5	24,85
La Algaba	3	3,5	-	-	3,5
Almensilla	2	2,2	-	-	2,2
Bormujos	1	10	-	-	10
Camas	1	-	-	0,8	0,8
Castilleja de Guzmán	0	-	-	-	-
Castilleja de la Cuesta	1	-	-	2	2
Coria del Río	6	945	-	-	9,45
Dos Hermanas	5	188	-	5,3	24,1
Gelves	2	1,7	-	-	1,7
Gines	1	-	-	0,375	0,375
Mairena del Aljarafe	3	1,32	-	-	13,2
Palomares del Río	5	7,75	-	-	7,75
Puebla del Río	3	15,2	-	-	15,2
La Rinconada	11	26,05	3,8	-	29,85
S. Juan Aznalfarache	3	4,1	-	-	4,1
Santiponce	1	1,1	-	-	1,1
Sevilla	14	9,2	5,6	13,85	28,65
Tomares	2	1,3	-	-	1,3
Valencina Concepción	-	-	-	-	-
Total	73	138,7	14,1	27,325	180,125

En resumen, del análisis anterior pueden destacarse dos conclusiones muy genéricas. La primera consiste en que tres términos apoyan numerosos trazados de carreteras sobre su red pecuaria y son La Rinconada, Sevilla y Alcalá de Guadaira; la segunda radica en que son las carreteras de rango inferior las más comúnmente utilizadas sobre redes pecuarias preexistentes, con cifras que llegan al 77% del total calculado.

Merece recordar que todo lo hasta aquí concluido es perfectamente válido para el territorio metropolitano ya descrito, y para el que se dispone de una cartografía uniforme.

Pero en este proceso de ocupación viaria de la red pecuaria se necesita una serie de aclaraciones para lograr una correcta interpretación. Dicha ocupación analizada no significa, ni que se haya realizado de acuerdo con las disposiciones legales vigentes en esta materia, ni tampoco que en los proyectos técnicos de construcción se tuviera intención de su recuperación. Es decir, presumiblemente la falta de deslindes obligará (de forma lógica a la comparativa celeridad que para su redacción se necesita), a obviar operaciones de este tipo, que en todo caso serán necesarias.

Se concluye pues, que al menos en las futuras obras de tipo viario que de alguna forma tengan que ver con la antigua red pecuaria constaten, previamente, un riguroso análisis de propiedad para los trazados afectados, garantizando su uso recuperando unos terrenos de dominio público.

4.3.2. Las vías pecuarias en el entorno urbano de Sevilla.

Es frecuente que gran parte del crecimiento de los núcleos urbanos se realice sobre los ejes radiales de conexión con los asentamientos limítrofes. Posteriormente, y con la consolidación de estas pautas de expansión, comienza a organizarse una trama urbana interior con un viario (incluso rondas de circunvalación) que conecta esos extremos.

En dicho proceso de crecimiento juegan (ahora y en el pasado) un papel fundamental las vías pecuarias. Estas, como ejes rurales de comunicación por excelencia, con el paso del tiempo han sufrido un proceso de ocupación característico. De un lado, siendo utilizadas para la prolongación de calles o ejecución de nuevas carreteras y, de otro, para actividades de edificación y construcción en una secuencia no menos característica: cerramientos para ganado, establos y naves y, finalmente, viviendas. Exceptuando los trazados viarios proyectados con alineaciones de fachadas siguiendo normas urbanísticas, la mayoría de esas ocupaciones se han realizado sin planificación alguna.

Pero ese hecho general tiene sus excepciones y connotaciones especiales en algunos términos municipales, en concreto en Sevilla. Como centro gravitacional de su propia área de influencia, tanto ayer como hoy, las vías pecuarias tienen un marcado carácter diferenciador que se resume de la siguiente forma:

- La mayoría de las vías que terminaban en Sevilla son de categoría superior: cañadas y cordeles.
- En la actualidad se conservan en su casi generalidad, siendo pocos los casos de una ocupación total o pérdida efectiva.
- Se hallan reutilizadas como viario, siendo éste el de mayor dimensión, disposición radiocéntrica e incluso centrífuga respecto al centro histórico, constituyendo en la actualidad el sistema de accesos principales, las grandes avenidas e incluso rondas de circunvalación existentes en la ciudad de Sevilla.

Mediante el Cuadro 4, se correlacionan las antiguas vías de la capital con las calles y avenidas actuales. Todo ello representa un buen ejemplo de reconversión de los usos ganaderos pasados.

Así pues, a través del planeamiento urbanístico, sus regulaciones y normas constituyen el medio más fácil y práctico de realizar una incorporación legal y de hecho de estos tramos pecuarios al patrimonio municipal de suelo, desafectando su uso y servidumbre original, aunque no su carácter de dominio público, con las siguientes precisiones:

- Suelos Urbanos: sistema de calles y plazas; reivindicación de suelo para ensanches viarios y espacios libres; ubicación de edificios públicos y viviendas sociales.
- Suelos Urbanizables: localización, en las franjas correspondientes a las vías pecuarias, del sistema de cesiones en la ejecución de los Planes Parciales; ordenación y ensanche de avenidas y calles; deslinde previo de las franjas co-

CUADRO 4. Características de la Red Pecuaria en la trama viaria de Sevilla.

VIA PECUARIA		ANCHURA LEGAL	ZONA, CALLE, AVENIDA	ANCHO MEDIO (m)	LONGITUD	ESTADO-USO-PROYECTO
CLAVE	DENOMINACION					
8.91.01	Cañada Real de Poco Aceite	75,22	1) Canal, Esteban Márquez 2) Ctra. Amarilla 3) Avda. Montes de Sierra 4) C.L.-112 C.V.I 5) Valdezorras	70-80 80 50 20-50 12-8		Espacios Libres,Saneamiento Ctra. Polígono Industrial Alameda del Tamarguillo. C.L.-112- C.V.Inf.Guadalq.
8.91.02	Cañada del Juncal	75,22	Almirante Lobo,S.Fernando, Avda. Ramón y Cajal	30-40 30-50	1.350 1.650	Viario Principal
8.91.03	Cañada Real de Pero Mingo y Palmete	75,22	Ctra.N-IV Ctra. de Su Eminencia	70-100 30-50	500 2.050	Viario Principal-V.Medio Parque Urbano del Guadaira
8.91.04	Cañada Real de Córdoba a Sevilla o del Bodegón de Las Cañas	75,22	RAMAL 1. Avda. M. y Pelayo C) Recaredo-S.Agustín C) Mº Auxiliadora Ronda de Capuchinos C) Muñoz León RAMAL 2. C) Resolana C) Torneo Avda. Marqués de Paradas Plaza de Armas C) Arjona A Dr. Fedriani- S.Juan R. C.L. 111	28-40 22-25 28-30 30-35 20-40 20-24 18-20 20-25 120 20-35 30-40 30-12	950 450 550 400 450 650 1.350 250 120 350 1.400	Ronda extramuros " (V. Principal) " " " " " " " " " Viario Principal " y Parque Norte
8.91.07	Cordel de Brenes y de Cantillana	37,61 (2)	Ctra.de Cazalla C-433	30-35	2.200	Vía Primaria
8.91.08	Cordel de la Fuente del Arzobispo o de la Ctra. Nueva de Carmona	37,61 (2)	C) Amador de los Ríos-Arroyo C) Alcázar, Puente Elevado Ctra. Carmona. Ctra.N.IV Madrid-Cádiz	25-30 14 50	8.100 1.100 2.700	Calles, Viario Medio y Parque Aeropuerto Autovía
8.91.10	Cordel de Ctra. de Alcalá de Guadaira	37,61 (2)	C) Luis Montoto Avda. de Andalucía C.N-334 Sevilla-Málaga C) Torre Laguna	20-40 40 30-40 10-20	2.300 1.500 2.300 2.200	Viario principal Viario principal Autovía Calle-Camino
8.91.11	Cordel del Sur o Ctra. Cádiz	37,61 (2)	Avda. de la Borbolla Avda. Manuel Siurot	30 20	1.350 1.300	Viario Medio " "
8.91.12	Cordel Tablada	37,61	Avda. García Morato Avda. Molini-P.Alfonso XIII	20 15-20	1.000 700	Avenida Avenida
8.91.13	Cordel de Triana	37,61	Charco Pava. A. de Coria C) San Jacinto	10-20 15-20	900 700	Camino-Avenida Calle
8.91.15	Cordel del Patrocinio	37,61	C) Castilla	10-15	1.000	Calle
8.91.16	Vereda del Puente de la Horadada	20,89	C) Héroes de Toledo	30-40	1.100	Calle
8.91.17	Colada de San Juan de los Teatinos	20,89	C) Avión Cuatro Vientos	2.500		Calle

(1) Descripción poco rigurosa.

(2) Variable según tramos.

rrespondientes por los promotores actuantes, organismos públicos o técnicos municipales.

4.3.3. Las vías pecuarias y su reutilización como itinerarios de ocio en el Area Metropolitana de Sevilla.

En los momentos actuales resulta imprescindible ejecutar los variados proyectos de zonas verdes y parques de Sevilla recogidos en el PGOU. En este Plan se han previsto 14 nuevas zonas conformadoras de los parques suburbanos y centrales de la ciudad, con una superficie que ronda las 458 Has.

En la actualidad se ha producido una demanda creciente en la calidad de vida, exigencia aún más patente en las grandes ciudades.

Esto se debe, asimismo, a otros factores más específicos de los que suele argumentarse, que son:

— Cambio de comportamientos hacia más actividad física y mayor individualidad, y una tendencia a la intimidad en los tiempos de ocio.

— Una necesidad de conocer el espacio vital y el entorno natural, que conlleva un aumento del interés por conocerlo y convivir con él.

En todo este contexto metropolitano se encuentran las redes pecuarias más o menos conservadas, pero susceptibles de recuperarse intensamente en su carácter específico de dominio público. Dicha argumentación viene facilitada por la carencia casi total de trashumancia ganadera y la posibilidad de conectar dos tipos de espacios en una relación origen/destino, cuales son las áreas recreativas y los enclaves de interés paisajístico descritos en el estudio mencionado del Medio Físico en el A.M.S.

A continuación se relacionan dos cuadros diferentes bajo esos dos tipos de espacios que se definen de la siguiente forma:

— *áreas recreativas*: aquellos espacios más o menos amplios que pueden acoger fuerte uso e intensidad mediante adecuación y mobiliario. (Cuadro 5)

— *enclaves de interés paisajístico*: lugares de más reducido tamaño de un uso muy extensivo, donde se permitiría el paseo, la contemplación y el estudio, pero no actividades de grupo impactantes. Primaria, sobre todo, la observación de la naturaleza. (Cuadro 6)

Se ha concebido, pues, para todo el conjunto metropolitano una trama de itinerarios de usos turísticos y de ocio relacionados entre sí y con los núcleos y ciudades. Esta red se caracteriza esencialmente por:

— Origen en los núcleos tradicionales y barrios periféricos, además de algunas carreteras de acceso, incluyendo los parques periféricos de Sevilla.

— Itinerarios a través de las vías pecuarias y algunos caminos rurales que van completando, por su disposición estratégica, y conectando los espacios susceptibles de acoger los usos antes aludidos.

— Recorridos aproximadamente circulares con distancias variables que oscilan entre 20 y 30 Km. dispuestos en forma de anillos exteriores.

CUADRO 5. Lugares susceptibles para Areas Recreativas.

N.º DENOMINACION	A.M.S	SUP.(Has.)	MUNICIPIOS	CARACTERISTICAS
1. Cornisa Norte	O	65	Valencina C.	Cornisa con grandes panorámicas y adyacente a cuevas prehistóricas.
2. Ribera de Huelva	O	15	Sevilla, La Algaba y Santiponce	Zona ribereña de confluencia de ríos a 3 Km. de Santiponce.
3. Graveras del Baño	S	75	Alcalá de Guadaira	Sistema de graveras junto al Canal del Bajo Guadalquivir en relieve movido.
4. Tomares	O	130	Tomares	Relieve movido con numerosas charcas. Próximo al núcleo.
5. Nueva Jarilla	N	100	La Rinconada	Gravera con charcas junto al Arroyo Almonazar a 4 Kms. de San José.
6. Cimbrenño Alto	N	65	La Rinconada	Gravera en explotación, con charcas, a 10 Km. de Sevilla.
7. Cerro del Toruño (existente)	N	70	Alcalá de Guadaira	Cornisa de Los Alcores junto al Arroyo Salado a 5 Kms. de Alcalá.
8. Playa de Vicenta	N	30	La Algaba y La Rinconada	Ribera del Guadalquivir con bosques de ribera y paisajes agrícolas.
9. Canteras del Eucaliptal	E	50	Alcalá de Guadaira	Relieve llano con canteras de hasta 20-25 m. de talud, distante 3 Kms. de Dos Hermanas y 6 Kms. de Alcalá.
10. Cornisa Sur	O	130	Palomares, Mairena	Cornisa y escarpe con enormes vistas panorámicas hacia el N. y E.
11. Arroyo del Pie de Palo	O	35	Valencina de la C.	Vistas desde la cornisa y vegetación de ribera.
12. Pinares de Puebla y Azn.(existente)	O	(> 2.000)	Puebla del Río	Montes municipales de pinar. Fuerte uso recreativo actual a 5 Kms.de Puebla.
13. La Corchuela (existente)	S	32	Dos Hermanas	Actual Parque Forestal con fuerte uso recreativo y buenas dotaciones.
14. Pinar de Clavinque (existente)	E	22/72	Mairena del Alcor	Pinar con sotobosque bien desarrollado en relieve movido a 4 Km.
15. Pinares de Oromana (existente)	E	36	Alcalá de Guadaira	Pinar degradado con fuerte uso, junto al Guadaira en unas colinas.

— Organización de áreas más o menos extensas donde los usuarios van a desarrollar actividades al aire libre.

— Trazados que se apoyan casi exclusivamente en la red actual, sin más innovaciones que la señalización y las mejoras viarias que aseguren y permitan los paseos a pie, caballo, bicicletas, motos, coches, etc.

— Trayectos variados que incluyen, según las localizaciones, zonas paisajísticamente bien distintas, desde espacios agrarios tradicionales a parques forestales, pasando por cornisas, pinares, canteras y bosques galería en riberas.

— Recorridos con alto valor histórico y testimonial, integrables en viajes de campo de colegios e institutos de diferente interés, asociado generalmente a las áreas recreativas y los enclaves paisajísticos.

En definitiva, se presenta una red de itinerarios ajustable a las necesidades variadas que surjan o se demanden, apoyados en redes de dominio público, sus-

CUADRO 6. Otros enclaves de interés paisajístico del Area Metropolitana.

N.º	DENOMINACION	MUNICIPIOS	SUP.(HAS)	CARACTERISTICAS
1.	Vega sin olivos	Salteras y La Algaba	15	Zona de deposición fluvial del Ribera de Huelva. Sistema de meandros.
2.	Vega de Gelves	Gelves	4	Margen del Guadalquivir con bosque galería.
3.	Isla de la Garza	Sevilla	4	Margen del Guadalquivir con bosque galería.
4.	Paseo de Tobalina	Coria del Río	-	Ribera del Guadalquivir frente a Coria.
5.	Pinar de la Vda. el Rayo	Dos Hermanas	1	Asociado a esta vereda formando un ensanche
6.	Eucaliptal de El Colmenar	Dos Hermanas	3	Arbolado en la Cornisa de los Alcores rodeado de algunos olivares.
7.	Pinar de Cantasales	Alcalá Guadaira	2	Pequeña masa de pinar en un entorno de campiña.
8.	Montequinto	Dos Hermanas	8	Zonas altas junto a olivares degradados y urbanizaciones.
9.	Arboleda de Mateo Pablo	Alcalá Guadaira	20	Pinar más alejado de Alcalá, con grandes posibilidades en un entorno de campiña.
10.	Las Majadillas	Alcalá Guadaira	3	Pinar abierto con gran calidad y porte.
11.	Arboleda de Piedra Hincada	Alcalá Guadaira	20	Pinar denso muy próximo a Alcalá.
12.	Dehesa Nueva	Alcalá Guadaira	250	Encinar conservado con amplias zonas de matorral.
13.	El Mogollón	La Rinconada	8	Eucaliptal de interés recreativo.
14.	Arroyo Espartales	La Rinconada	2	Eucaliptal junto al Arroyo.

ceptible de acoger variados usos y, en la gran mayoría de los casos, no incompatibles con un trasiego de ganados o de vehículos. Esta propuesta genérica se apoya en esas franjas de dominio público que, al margen de una evolución modificadora del uso pecuario original, deberá continuar poseyendo esa característica específica: *dominio público y suelo de reserva sin un fin determinado, susceptible de variados aprovechamientos y relacionado con un entorno rural.*

4.4. PROPUESTAS ESPECIFICAS. EXPLICACION Y ESQUEMAS.

Es objetivo primordial llegar a cierto grado de concretización de las propuestas que se desarrollan, siendo posible gracias a varios factores:

— Los estudios previos y trabajos de campo ya realizados para el mencionado estudio del Area Metropolitana de Sevilla.

—La profusa y acertada cartografía disponible, ya que facilitada la identificación, contrastación y representación a escala adecuada de la red pecuaria, ha permitido el acercamiento a un contexto territorial fiable.

—Las numerosas visitas de campo y análisis "in situ" de la situación actual de las vías que fue necesario realizar.

—Los ejemplos variados y existentes de una reutilización de hecho que, de forma cada vez más decidida, se va imponiendo en el contexto metropolitano.

Como evidentemente las que más interesan en este ámbito trabajado son las relacionadas con los fenómenos urbanos, se destacan seis ejemplos metodológicos con un esquema explicativo común, consistente en:

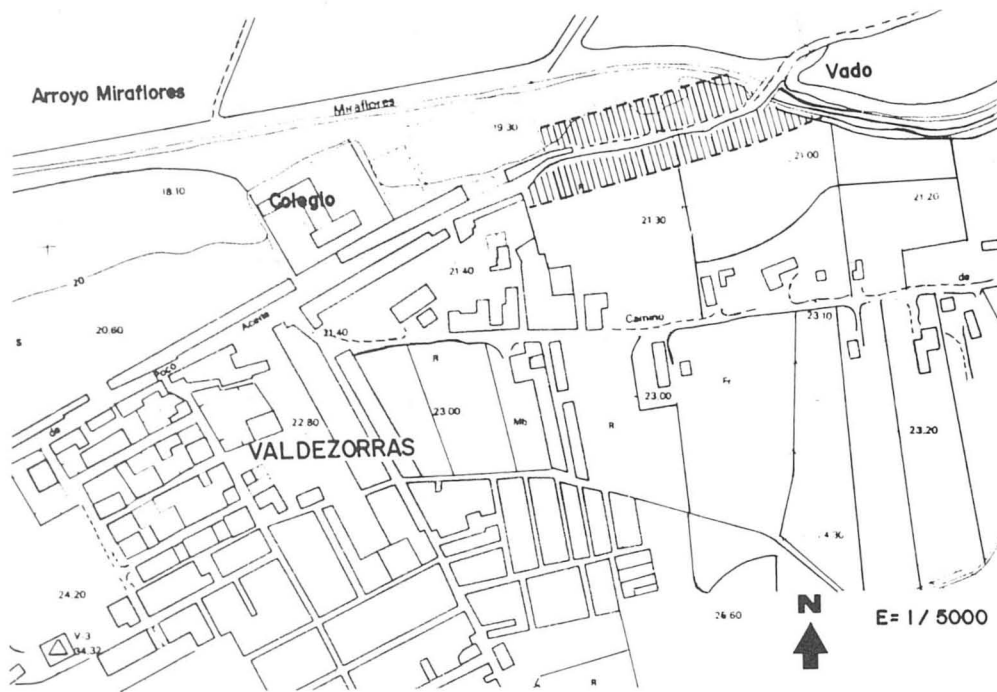
a) *Marco esquemático del ejemplo*: a partir de una idea globalizada, y representada después en uno o varios casos, se identifica la situación legal de esta vía pecuaria y su integración en el entorno, así como la problemática general detectada. Se continúa, además, con una explicación de la finalidad de dicha propuesta.

b) *Situación actual*: junto a un croquis o esquema real y sintético, se describe brevemente el estado en que se encuentra dicha vía y el manejo que actualmente se hace de la misma.

c) *Propuesta*: una representación igualmente croquizada pero transformada del estado presente ayuda a imaginar las sucesivas actuaciones o intervenciones, tendentes a mejorar y potenciar el uso público de ese tramo de vía pecuaria. A veces, se hace extensiva en toda su longitud, mientras que en otros casos, el manejo actual se considera una referencia muy positiva y ejemplar.

d) *Localización general* a escala 1/5.000 ó 1/10.000. En todos los casos, se acompaña una base cartográfica sobre la que se asienta la propuesta. Al mismo tiempo quedan señalados "en planta" algunos aspectos que desde "la perspectiva" pudieran quedar enmascarados.

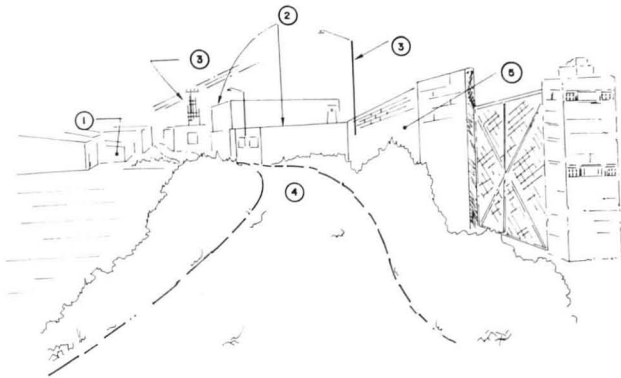
EJEMPLO 1. Cañada Real de Poco Aceite (8.91.1). (T.M. de Sevilla, Valdezorras).



La Cañada Real de Poco Aceite, poco después de hacer un giro de casi 90° en Valdezorras, se integra en la trama urbana formando la principal calle de este núcleo. La ocupación del ancho original de esta vía, clasificada con 75,22 m. pero propuesta su reducción a cordel con 37,61 m de ancho en la O.M. de 17-2-45, proviene de antiguo, y constituye, por la misma causa, un punto de crecimiento longitudinal de este asentamiento.

Es, por tanto, un claro ejemplo de integración/ocupación de usos urbanos, situación ésta que debe regularizarse mediante la legalización y la enajenación oportunas. Sin embargo, dadas las características de esta barriada, los condicionantes socioeconómicos de sus habitantes y la escasa incidencia que el planeamiento urbanístico y la administración competente han tenido, se hace necesaria una actuación decidida en el conjunto urbano y en los accesos rurales. Desde esta zona oriental, las propuestas garantizarán un uso público y disfrute general de la población en los fértiles terrenos agrícolas de la vega del Arroyo de Miraflores.

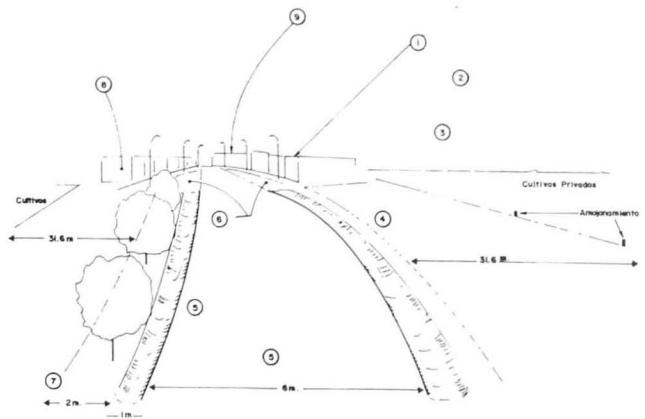
Situación Actual.



El aspecto que ofrece el conjunto urbano de la Cañada de Poco Aceite caracteriza típicamente a los asentamientos improvisados, autoconstruidos y carentes de ordenación, generados por una población de economía deprimida y recursos escasos. La imagen que se observa consiste en:

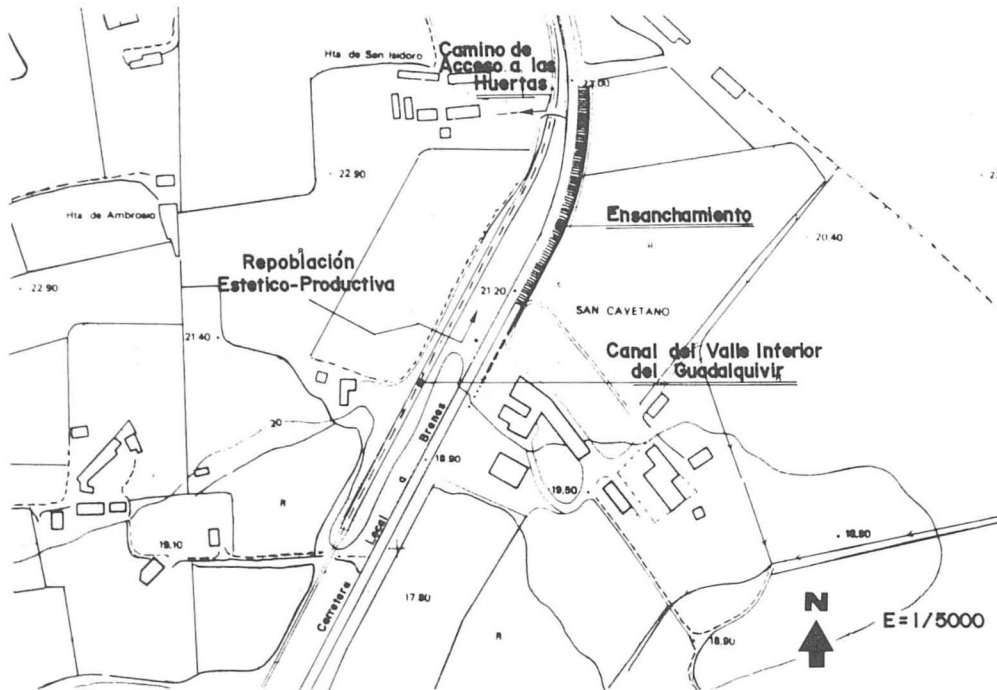
1. Ausencia de alineaciones en fachadas.
2. Falta de uniformidad en las alturas de los edificios que, además, presentan un continuo proceso de autoconstrucción.
3. Profusión de tendidos y transformadores aéreos. Iluminación deficiente o escasa.
4. Calle asfaltada recientemente con alcantarillado insuficiente.
5. Continuo proceso de ocupación con nuevos cerramientos y ocupaciones.

Propuesta.



1. Alineación de fachadas en el planeamiento a desarrollar.
2. Legalización de las ocupaciones de suelo por parte del IARA. Posibles enajenaciones en favor de los vecinos.
3. Derribo de las últimas construcciones provisionales y no habitadas.
4. Concesiones temporales del suelo agrícola como huertos de autoconsumo con duración mínima de 5 años prorrogables.
5. Acondicionamiento y ensanche del camino, con cunetas y arcenes.
6. Bandas de aparcamientos.
7. Encintado de aceras, alumbrado público e hileras de árboles.
8. Transformador eléctrico cubierto.
9. Limitación de alturas a una sola planta.

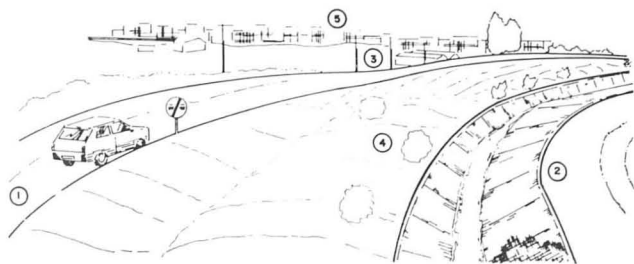
EJEMPLO 2. Cañada Real de Poco Aceite (8.91.01) . (T.M. de Sevilla)



La anchura legal que corresponde, según el Proyecto de Clasificación aprobado el 1-3-47, es de 75,22 m. a lo largo de todo el término y se considera su reducción a cordel. Posteriormente se produjeron modificaciones, que no afectaron al tramo que se propone para ordenación.

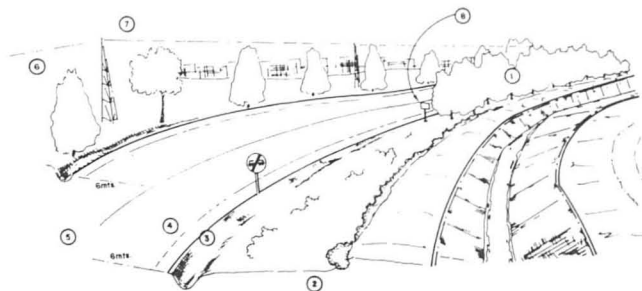
Durante 2.500 m. de esta vía se superponen múltiples infraestructuras, por lo que parece necesaria una propuesta que integre visualmente estas infraestructuras y mejore la estética, a lo largo de una importante vía de acceso y transición a la ciudad.

Situación Actual.



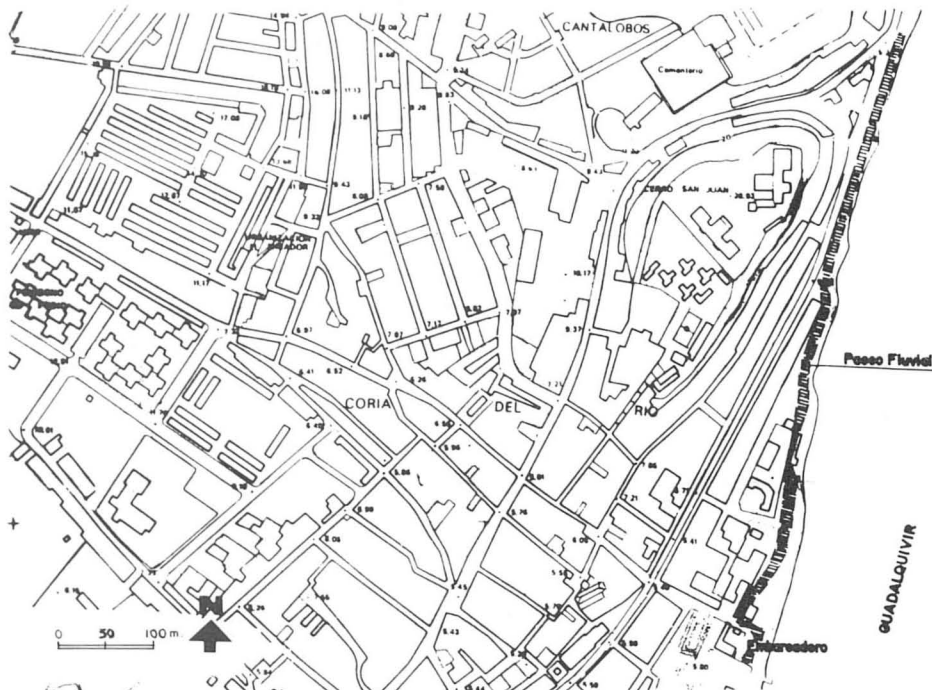
1. Carretera local SE-112 con alta intensidad de tráfico pesado y muy estrecha, con cunetas muy deficientes.
2. Canal del Valle inferior del Guadalquivir que, previo al cruce del Arroyo de Miraflores, conlleva caminos de servicio, fuertes taludes, etc.
3. Numerosos tendidos eléctricos y telefónicos que cruzan y acompañan la carretera en esta zona periurbana.
4. Ausencia total de vegetación arbórea y utilización de los terrenos para cultivos herbáceos intensivos.
5. Urbanización Parque Alcosa al fondo, detrás de la CN-IV.

Propuesta.



1. Repoblación de árboles con fines estético-productivos a lo largo de la extensa franja de terreno cultivado que llega hasta la CN-IV, obviando la zona más inmediata a la curva de la Huerta de San Isidro, que se mantendría como erial.
2. Fijación de los taludes mediante arbustos bajos.
3. Creación de dos cunetas.
4. Realización de dos arcenes de, al menos, un metro.
5. Ensanchamiento de la calzada en la margen derecha de la carretera con dirección a Brenes, para aumentar el radio de la curva.
6. Plantación de una hilera de árboles variados, separándolos más en la curva.
7. Reestructuración de la red eléctrica y telefónica, unificando tendidos y servicios a abonados.
8. Cartel informativo sobre la Cañada Real de Poco Aceite y su uso actual.

EJEMPLO 3. Vereda del Puerto de los Barcos (8.34.08). (T.M. de Coria del Río).

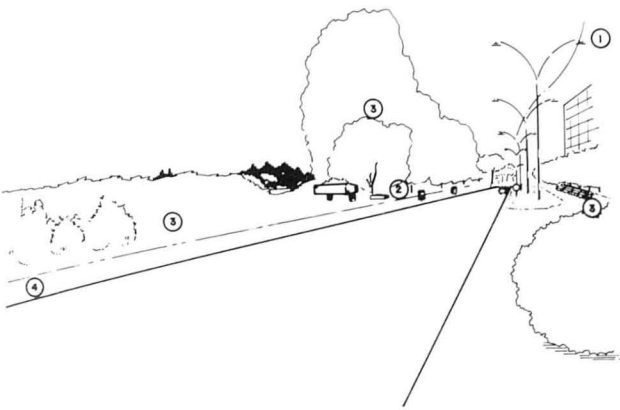


Esta vereda, que partiendo de Coria discurre paralela al río Guadalquivir en unos 700 m., constituye un ejemplo representativo de un itinerario ganadero en zona de ribera. Más importancia aún tiene al conectar dos vías pecuarias que, igualmente, están relacionadas con el río.

Dicha vereda se clasificó por O.M. de 9-2-60 con una anchura de 20,89 m. en todo su trayecto como necesaria. Constituye, por tanto, un dominio público que debido a esas características conviene recuperar y ordenar conjuntamente con el río. Además, debido a la identificación propia de los habitantes de Coria con el Guadalquivir, merece considerarse la recuperación de su ribera, al menos en los puntos donde tradicionalmente tuvo un uso intenso. En los momentos actuales, también forma parte del acceso a la ciudad.

La propuesta se centra en ofrecer un acceso ordenado, como paseo fluvial ajardinado, donde la vista al río sea lo esencial.

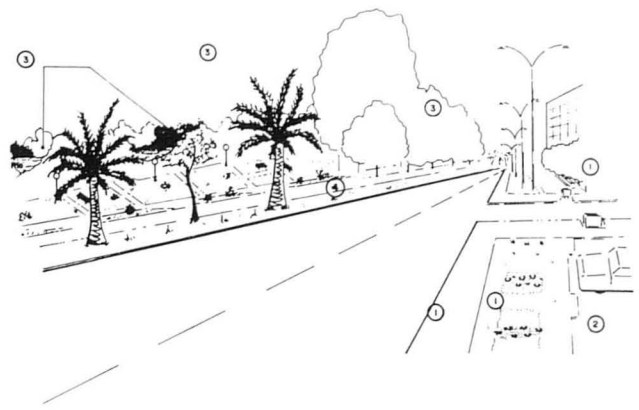
Situación Actual.



La antigua entrada a Coria desde Sevilla mantiene actualmente las siguientes características:

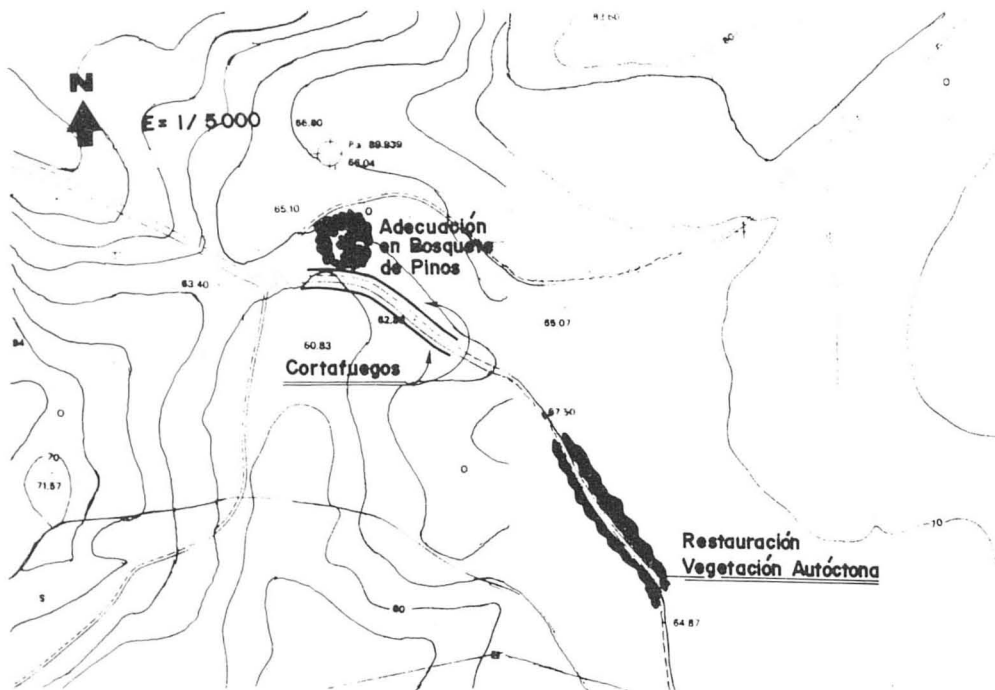
1. Redes eléctricas y telefónicas en la margen derecha.
2. Aparcamientos de vehículos rurales y ciertos contenedores de basura.
3. Mucha vegetación herbácea y, según los tramos, eucaliptos y naranjos en hilera, además de árboles entre los edificios y los aparcamientos correspondientes.
4. Falta de acerado y de delimitación exacta de la calzada, estando ausente por completo una continuidad visual de la vía, o carretera, con el río.

Propuesta.



1. Aceras, cunetas y otros elementos integrando los contenedores en la parte edificada.
2. Ordenación de aparcamientos.
3. Creación de un paseo fluvial que llegue al Prado de la Soledad, con iluminación y mezcla de árboles de alto valor estético y vegetación de ribera, bancos...
4. Eliminación de los vehículos agrarios aparcados en esta margen.

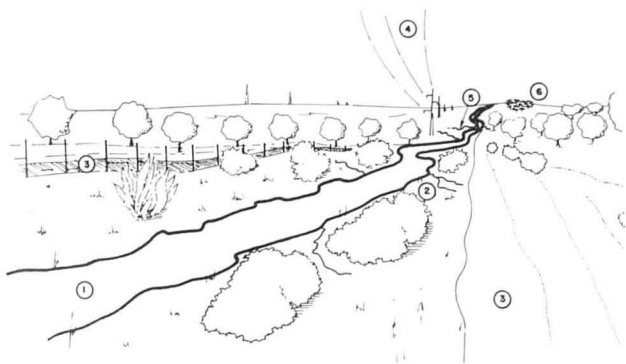
EJEMPLO 4. Vereda del Rayo. (8.38.04). (T.M. de Dos Hermanas).



De la extensa red de itinerarios de ocio del Area Metropolitana, la consideración de las redes pecuarias, así como ciertos tramos de caminos rurales, ocupa un lugar preferente. Los paisajes tan variados que atraviesan y los núcleos que conectan así lo aconsejan, permitiendo mediante este sistema el acercamiento de las ciudades al campo.

Es evidente que la elección de estos trayectos se apoya en aquéllas mejor conservadas y que tienen un interés especial. Entre éstas destaca la propia Vereda del Rayo. De las 11 vías clasificadas en Dos Hermanas (O.M. de 2-2-43), la que a través del campo tiene una conexión más directa con Sevilla sin duda es ésta, la cual se considera necesaria con 20,89 m. No obstante, en Alcalá se clasificó con anchura de cordel. De otra parte, en su comienzo desde la Cañada Real de la Armada en Sevilla, la vía se encuentra casi perdida y rota su continuidad debido a las obras del nuevo cauce del Guadaira.

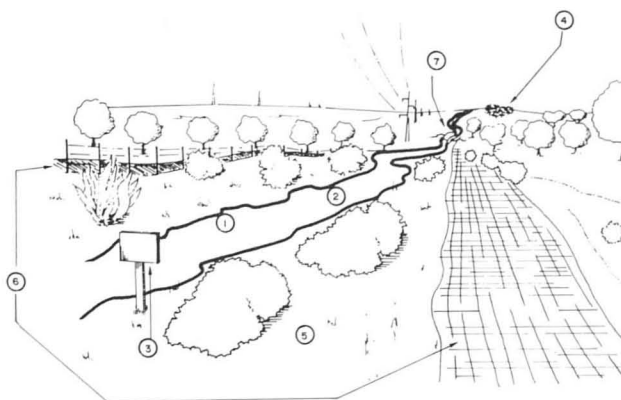
Situación Actual.



Esta vía de largo recorrido entre dos ciudades importantes del Área Metropolitana posee un alto valor paisajístico en múltiples tramos, como el que se detalla, apareciendo:

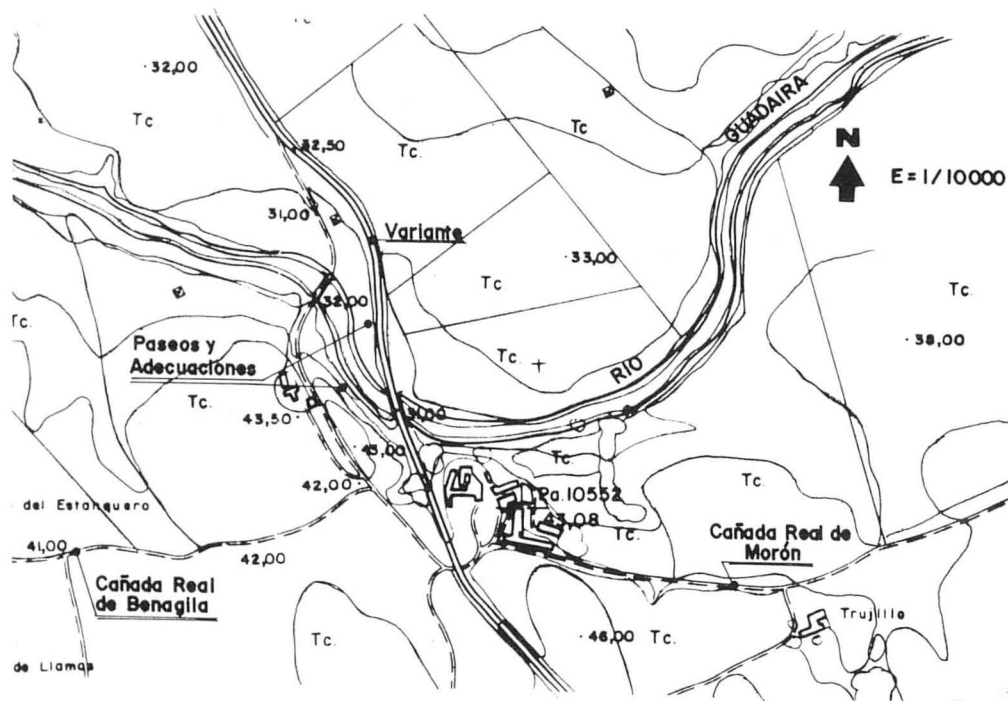
1. Franjas de vegetación autóctona con viario sinuoso e irregular.
2. Arroyadas y cárcavas procedentes de los cultivos próximos.
3. Cortafuegos limitando olivar abandonado, además de roturación paulatina de bordes.
4. Tendido eléctrico continuo.
5. Vado del Arroyo Culebras.
6. Bosquete de pinar al fondo.

Propuesta.



1. Acondicionamiento del firme garantizando la continuidad del camino para bicicletas, motos, caballos, etc..
2. Mantenimiento del borde irregular de la vía.
3. Señalización como vía pecuaria y como itinerario de ocio.
4. Confirmación del núcleo de interés paisajístico como área de descanso. Complementación a la zona de pinar de cierto mobiliario, como bancos, cubos de basura, etc.
5. Promover la regeneración de la vegetación autóctona en ambos márgenes del camino.
6. Cesión a los propietarios de una franja de 2 ó 3 m. para establecer y mantener cortafuegos con anchura variable, según las necesidades de los cultivos.
7. Puente sobre el Arroyo Culebras.

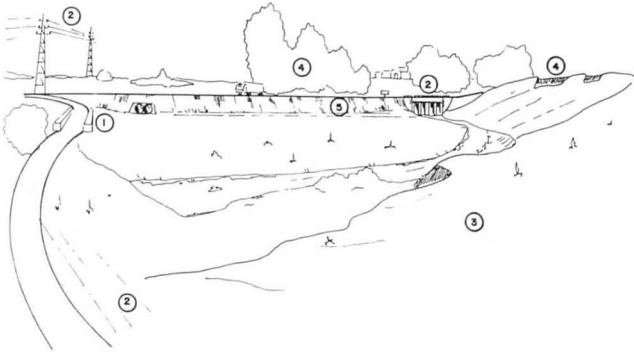
EJEMPLO 5. Descansadero de Trujillo (8.04.19). (T.M. de Alcalá de Guadaíra).



En el antiguo sistema de la trashumancia ganadera, la red de cañadas y demás vías pecuarias contaba con una serie de puntos, ensanches y abrevaderos repartidos por toda la geografía nacional, donde los rebaños descansaban, cambiaban de rumbo o esperaban unirse a otras expediciones pecuarias. Como hecho general a toda la red pecuaria, su pérdida y ocupación resulta bien conocida, pero quizás los abrevaderos y descansaderos hayan sufrido una reducción más espectacular, sobre todo por la pérdida total de funcionalidad. Por contra, las restantes vías soportan, al menos, una utilización como caminos rurales o carreteras.

De los tres factores comentados pueden presentarse sendas analogías con el Descansadero-Abrevadero de Trujillo junto al río de Alcalá de Guadaíra, donde cruzan la Vereda de Marchenilla y las Cañadas de Benagila y de Morón. Dicho descansadero, por O.M. del 28-1-47, se consideró necesario sin definir superficie. Sin embargo, la nueva situación originada con la carretera comarcal 342 y su variante para mejorar el cruce del río Guadaira, ha creado nuevos espacios públicos que merecen tratarse conjuntamente mediante la propuesta que se desarrolla.

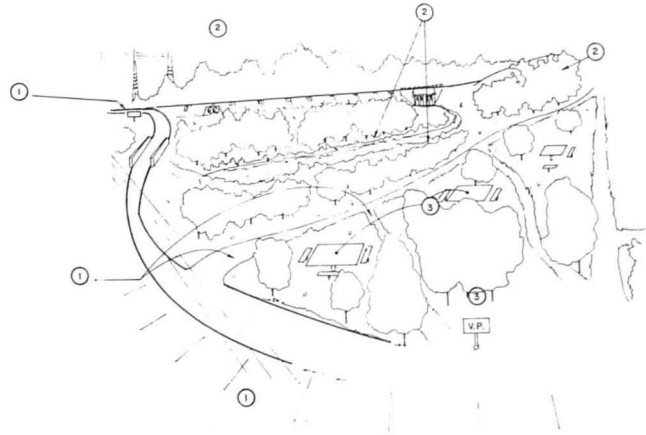
Situación Actual.



Está situado en el cruce de tres vías pecuarias, siendo utilizado por la carretera C-342 que, con mucho tráfico pesado, las atraviesa.

1. Puente antiguo y nuevo de la C.C-342 sobre el río Guadaira.
2. Tendidos de media y alta tensión que atraviesan el cauce.
3. Vegetación herbácea y arbórea en ambas márgenes.
4. Fuerte erosión en laderas de la margen izquierda.
5. Contrafuertes en la variante actual de la carretera y sus desagües necesarios.

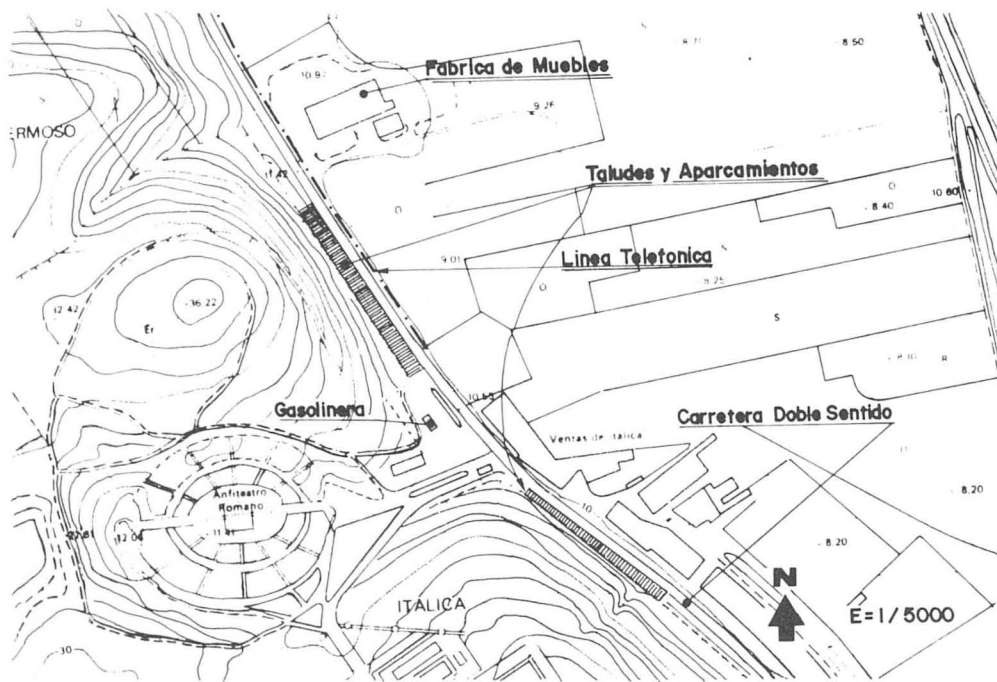
Propuesta.



La idea central consiste en la ordenación del espacio como área de descanso/aparcamiento para la carretera.

1. Dado que aparece incluido en la red de itinerarios recreativos como cruce de dos cañadas (Cañada de Morón, Cañada de Benagila), posibilita el suficiente espacio como para acondicionarlo a las necesidades de los usuarios en búsqueda de sitios mínimamente acogedores. Dicha función la cumple este lugar, aunque muy disminuida su potencialidad recreativa por la cercanía de la carretera.
2. Recuperación de la imagen de un río con curso continuo de agua y mejoras de márgenes como ejes verdes de alta potencialidad ecológica, tanto para la fauna como para la flora, con una vegetación de ribera autóctona y diversa en especies. Todo ello, por supuesto, relacionado con el Plan Especial del río Guadaira.
3. Colocación de mesas, cubos de basura y otros elementos.

EJEMPLO 6. Vereda de Gerena. (8.89.04) (T.M. de Santiponce)

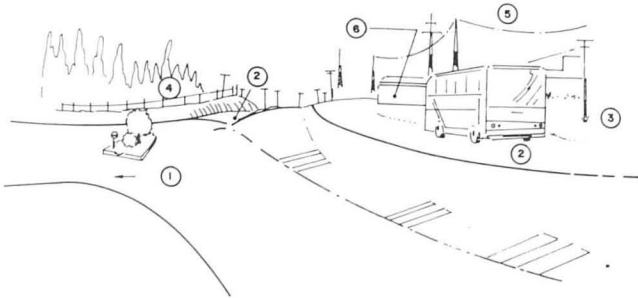


Previsiblemente, sobre una calzada romana se instauró la Vereda de Gerena para, después, convertirse en la C.N-630 -trazado original-, bordeando el conjunto arqueológico de Itálica.

El proceso de excavaciones y hallazgos de los yacimientos ha conllevado el crecimiento lineal de la población, agolpándose aquí numerosos servicios e instalaciones. Así pues, el peso específico de la antigua capital hispalense crea en la actualidad un fuerte atractivo arqueológico y turístico que hay que mejorar y adaptar a las necesidades crecientes de acceso a estas ruinas.

Por tanto, se trata, por un lado, de mejorar la imagen de entrada al recinto evitando zonas conflictivas para vehículos y peatones; y por otro, de ordenar el sistema de aparcamientos para turismos y numerosos autobuses, además de embellecer los accesos. Para ello se parte de su anchura primitiva de cordel (37,61 m.).

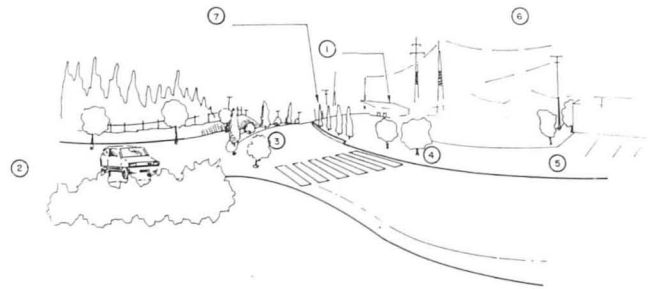
Situación Actual.



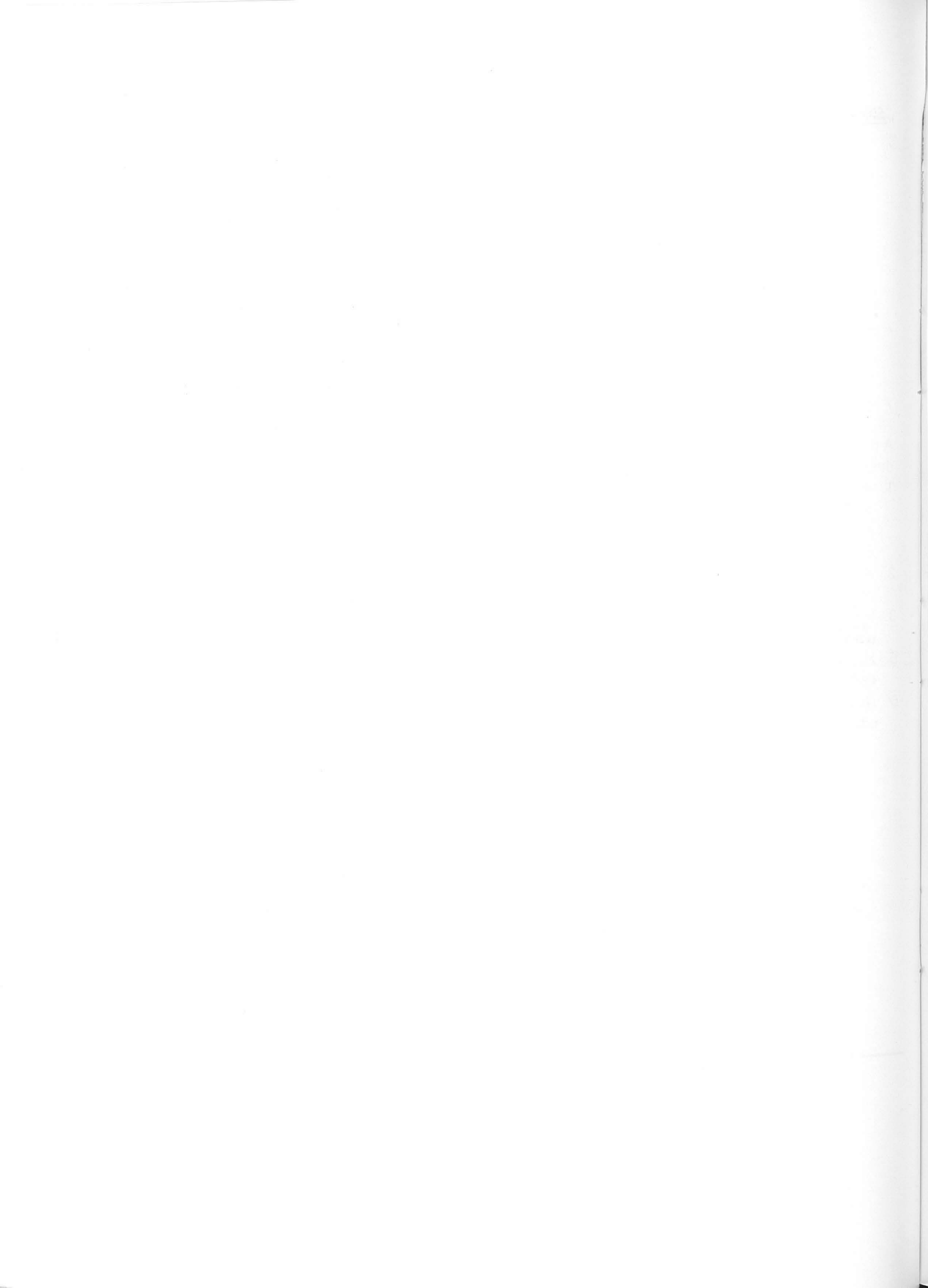
A pesar del alto valor estético del recinto, pueden destacarse los siguientes elementos impactantes:

1. Acceso sin señalización a la gasolinera existente junto al conjunto histórico, además del enorme espacio que conlleva con una peligrosidad evidente.
2. Arcenes y cunetas utilizadas para aparcamientos.
3. Valla metálica que perimetra el conjunto arqueológico acompañada de cipreses y pinos.
5. Numerosas redes de servicios eléctricos y telefónicos a ambos lados de la carretera.
6. Naves e industrias a lo largo de la carretera sin conexión ni planificación alguna.

Propuestas.



1. Prioritariamente, consiste en el traslado de la gasolinera fuera de la visibilidad del conjunto y de la zona de actividad turística, hacia el norte de Itálica.
2. Convertir el nuevo espacio en aparcamiento central para coches de turismo, transformando una superficie llana e instalando y fijando los taludes mediante arbustos. Todo esto a lo largo de 500 m. antes de la entrada y 250 m. después, hacia el cruce de La Algaba.
3. Entre aparcamiento y carretera se construirá un paseo con arriates y un arcén de un metro como mínimo.
4. Parada de autobuses frente a la entrada, con paso de peatones incluido.
5. Aparcamientos para autobuses en la zona final del conjunto, accediendo a ellos por el paseo.
6. Adecuación de redes eléctricas y telefónicas en el margen izquierda de la carretera.
7. Plantación de árboles a ambos lados de los taludes restantes y en las zonas más alejadas.



5. LAS VIAS PECUARIAS EN LA CAMPIÑA DE CADIZ

5.1. JUSTIFICACION DEL AMBITO Y CARACTERIZACION GENERAL DE LAS VIAS PECUARIAS EN LA CAMPIÑA DE CADIZ.

Como primer hecho sobresaliente de las vías pecuarias de Cádiz resalta que todos sus municipios tienen aprobados los respectivos Proyectos de Clasificación. A partir de este punto, y como se sabe, ya han sido determinadas en su categoría (anchuras) y reconocida su existencia. Otras dos provincias cuentan, en todo el Estado, con la misma circunstancia, y son Sevilla y Badajoz. En el cuadro 1 se establece la comparación interprovincial, obteniéndose que la red pecuaria de Cádiz representa el 15,4% en longitud y el 19% en superficie respecto al total regional.

Las cifras expresadas equivalen a las siguientes referencias:

- Más de 3 veces el trayecto Cádiz-Barcelona.
- Casi la superficie del término de Olvera.

Por otro lado, conviene presentar una información más detallada del conjunto provincial, para lo cual se ha realizado el cuadro 7, donde aparecen desglosadas las cifras anteriores y queda separada la superficie declarada excesiva de la necesaria.

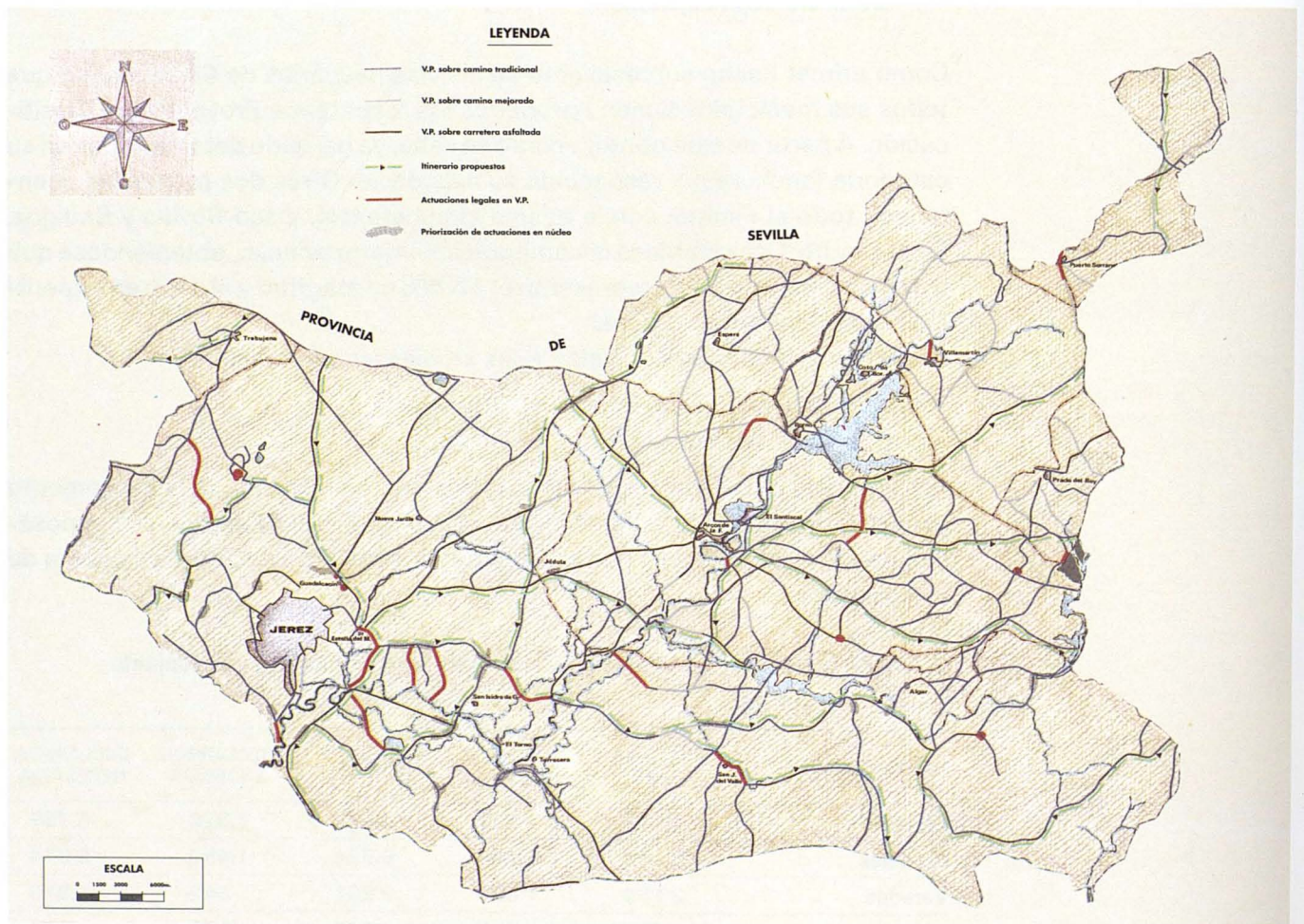
CUADRO 7. Superficies necesarias y sobrantes de Vías Pecuarias en el conjunto provincial.

DENOMINACION	ANCHURA mts.	LONGITUD km.	TOTAL	DECLARADA EXCESIVA	DECLARADA NECESARIA
Cañadas	75,22	1.132	8.595	1.826	6.769
Cordeles	37,61	1.490	6.524	1.450	5.074
Veredas	20,89	1.033	2.521	642	1.879
Coladas	Var.	487	692	172	520
Descansaderos	-	-	693	443	250
Total		4.142	19.025	4.533	14.492

CUADRO 8. Caracterización general de las Vías Pecuarias en la Comarca de Reforma Agraria. Campiña de Cádiz.

CLAVE	NOMBRE	SUPERFICIE MUNICIPAL km. ²	N.º VIAS/Dros.	SUPERF. LEGAL (Has.)	LONGITUD (km.)	INDICADOR (Has/km. ²)	AÑO PROYECTO	O.M.	DES-LINDES
2.03	Algar	26,87	6/0	90,5	27,1	3,37	1958	10-12-58	
2.06	Arcos de la Frontera	524,97	31/24	1.814,5	344,5	3,45	1958	20-05-59	8
2.10	Bornos	54,33	12/4	217,8	53,0	5,48	1958	03-11-58	1
2.17	Espera	123,13	12/13	442,6	77,2	3,59	1955	07-02-56	
2.20	Jerez de la Frontera	1.404,61	76/36	3.171,6	525,3	2,26	1948	30-03-50	19
2.26	Prado del Rey	49,60	9/2	118,6	43,6	2,39	1958	03-11-58	1
2.29	Puerto Serrano	78,68	12/0	182	47,7	2,31	1958	08-05-58	1
2.37	Trebujena	69,84	10/6	242,6	37,5	3,47	1952	25-08-53	
2.41	Villamartín	209,77	11/2	533,1	87,7	2,54	1955	07-02-56	1
Total		2.541,80	179/87	6.893,3	1.243,6	2,71			31

PLANO 4. La Red de Vías Pecuarias en la Campiña de Cádiz.



En lo que respecta al ámbito comarcal considerado, se ha tomado íntegramente la declaración oficial como Comarca de Reforma Agraria, realizada en base al Decreto 239/1985 de 6 de noviembre de la Junta de Andalucía. Asumida esta delimitación, se han obviado otras interpretaciones de contenido geográfico o socioeconómico del variado territorio comarcal, ya que lo que interesa es desarrollar metodologías y conclusiones operativas para las actuaciones futuras derivadas de dicha declaración.

El cuadro n.º 8, además de indicar los municipios afectados, caracteriza las vías pecuarias de dicha comarca, representando el 36,2% del total provincial clasificado.

Interpretando dicho cuadro, se concluyen varios aspectos sobresalientes:

—La importancia superficial de la red pecuaria comarcal, con 6.893,3 Has. clasificadas, equivalentes a los términos municipales de Trebujena, Ubrique o Benaocaz.

—La longitud total de dichas vías es de 1.243,6 kms., distancia similar a la existente entre Cádiz y Tarragona.

—La densidad comarcal pecuaria, expresada en Has/km² es de 2,7 frente al 2,5 provincial.

—El número de vías y descansaderos clasificados o incluidos en los Proyectos de clasificación suman la cantidad de 266. En Puerto Serrano y Algar no existen descansaderos.

Atendiendo a la declaración de necesidad de las mencionadas vías, se realiza el cuadro 9. En él se detallan por municipios las superficies sobrantes, sobre las que caben acciones legales de ocupación o de enajenación.

CUADRO 9. Superficies necesarias y sobrantes en la Comarca de Reforma Agraria "Campiña de Cádiz".

	CLASIFICADA	SOBRANTE	%	NECESARIA	%
Algar	90,5	-	-	90,5	100
Arcos de la Frontera	1.814,5	1.263,8	69,7	550,7	30,3
Bornos	297,8	215,2	72,3	82,6	27,7
Espera	442,6	55,4	12,5	387,2	87,5
Jerez de la Frontera	3.171,6	263,5	8,3	2.908,1	91,7
Prado del Rey	118,6	49,43	41,7	69,17	58,3
Puerto Serrano	182	107,28	59	74,72	41,0
Trebujena	242,6	53,9	22,2	188,7	77,8
Villamartín	533,1	4,2	0,8	528,9	99,2
Total	6.893,3	2.012,7	29,2	4.480,6	70,8

La superficie sobrante indicada supera en extensión al municipio de La Línea de la Concepción. El resto, o sea, 70,8% y 4.480,6 Has., se reafirman como necesarias, en las que no cabrán acciones legales de ocupación o enajenación. Los datos reflejados hasta ahora son indicadores de una situación especial:

existe una enorme extensión de terrenos de dominio público, prácticamente perdidos, en los que las actuaciones reivindicativas son escasas y las reutilizaciones para otros fines -aunque frecuentes- no son lo suficientemente representativas.

Dicha distribución espacial, además de otros aspectos relacionados con su utilización actual y propuestas futuras, se reflejan en el Plano 2.

Como hecho significativo para esta comarca, se han estudiado las operaciones legales para la reivindicación del dominio público pecuario, conocidas como deslindes, amojonamientos, enajenaciones, etc. De esta forma podrá valorarse la situación actual y las necesidades futuras, también expresadas en el plano mencionado.

Es bien sabido que la ocupación de los terrenos de dominio público es una constante en nuestro país. La red de vías pecuarias, como bienes de dominio público que son, representan, quizás, el extremo de esta situación. Es indudable que la falta de continuidad en su utilización ha sido la principal responsable del estado de deterioro actual, pero también es cierto que los medios para su conservación han sido escasos.

Por orden de importancia e irreversibilidad las causas de la situación presente son, de forma esquematizada:

— Los asentamientos urbanos, por crecimiento de los núcleos tradicionales de forma incontrolada o por asentamientos de edificaciones dispersas y/o diseminadas sobre la red (este segundo caso se analizará más detalladamente para Jerez).

— La localización de infraestructuras viarias sobre la red pecuaria preexistente (carreteras de diversa jerarquía, caminos,...), conducciones, etc..., sin planificarse en su contexto, no dejando espacios libres ordenados para una utilización futura (la red de carreteras se analizará en este aspecto).

— La intensificación agraria de las últimas décadas que, tras el retroceso de la ganadería, ha invadido e intrusado gran parte de los tramos pecuarios y a veces en su totalidad.

Frente a estos hechos, la actuación sectorial no parece que ha estado al nivel del problema real, agravada por unos trámites de la Administración que han jugado en contra de la reivindicación de esta red. De forma pareja a esta realidad, la guardería rural tradicional ha dado paso a otras de diferente régimen (caza, fincas particulares,...) que no cumplen en absoluto esa tutela original ya dispensada.

No obstante, y a pesar de este contexto, se han realizado al menos treinta y un expedientes mencionados a continuación. También se indican las modificaciones habidas hasta la fecha de los Proyectos de Clasificación.

Arcos de la Frontera: una modificación y operaciones diversas en el "D.º de las Abiertas", "D.º del Juncoso", "Colada de la Mesa Jardín", "D.º de la Perdiz", "Colada de Bornos", "Colada de Jerez a Bornos", "D.º de Los Cabezuelos" y "D.º del Drago".

Bornos: una modificación y un deslinde parcial de la "C.R. de Villamartín".

Jerez de la Frontera: siete modificaciones (entre 1953 y 1972) y operaciones diversas en la "Cañada del Carrillo", "Cañada de Cuartillos", "Cerro de la Harina", "Cañada de la Sierra", "Cañada Ancha", "D.º del Pozo del Catalán", "D.º de Mesas de Asta", "Cañada de los Sotillos", "Cañada del Portal o de la Plata", "Cañada de la Parrilla o Alto Cielo", "Cañada de las Perdices", "Cañada de Lomopardo", "Cañada del Valle", "Cañada de Mirabundo y Pozuela", "D.º del Barroso", "D.º Rodeo de Cartuja", "Cañada de Miraflores", "D.º Mesas de Santiago" y "D.º Hato de la Carne".

Prado del Rey: una modificación y un deslinde sin aprobar en la "Vereda del Bosque a Algar".

Puerto Serrano: un deslinde y enajenación parcial de la "Cañada Real de Ronda".

Trebujena: una modificación.

Villamartín: operaciones diversas en la "Cañada Real de Ubrique a Sevilla". En los dos municipios restantes (Algar y Espera) tan sólo se cuenta con el Proyecto de Clasificación.

En suma, y para el conjunto de la comarca considerada, puede afirmarse que, aproximadamente, unos 39 kms. de vías pecuarias están afectados por deslindes y/o amojonamientos, y en algunos casos de los indicados, enajenaciones de los sobrantes.

Como puede verse, estas cifras parecen insuficientes y manifiestan las escasas actuaciones desarrolladas en una campiña caracterizada, precisamente, por una alta densidad de itinerarios pecuarios.

Las necesidades de intervención están más que justificadas y los instrumentos que pueden resultar adecuados para ello, en las circunstancias actuales y la coyuntura social existente, son, sin duda:

—El Decreto de Actuación para esta Comarca de Reforma Agraria, pendiente de su publicación, del que surgirá una acción consecuente.

—El Plan Forestal Andaluz, pues a partir del período de Avance, una de las conclusiones de la exposición pública ha sido la inclusión de esta temática territorial en su programa futuro.

5.2. RESULTADOS Y PROPUESTAS GENERALES

Del análisis territorial efectuado, la documentación existente y los recorridos de campo llevados a cabo se ha obtenido una serie de propuestas básicas que se desarrollan y fundamentan en cada caso.

5.2.1. La reutilización de la red pecuaria. Su transformación en carreteras

Las coincidencias con el análisis realizado para el A.M.S. son muy evidentes, por lo que, a partir del Cuadro 10, se obtienen las siguientes cifras:

CUADRO 10. Carreteras y Vías Pecuarias. Su coincidencia.

MUNICIPIO	N.º VIAS	Km. C.L.	Km. C.C.	Km. C.N.	TOTAL
2.03. Algar	1	0,6	—	—	0,6
2.06. Arcos de la Ftra.	27	50,25	19,3	16,9	86,45
2.10. Bornos	3	1,1	—	—	1,1
2.17. Espera	7	3,1	6,5	—	9,6
2.20. Jerez de la Ftra.	49	100,6	11,9	22,8	135,3
2.26. Prado del Rey	2	7,4	—	—	7,4
2.29. Puerto Serrano	2	2,7	—	—	2,7
2.37. Trebujena	2	—	0,8	—	0,8
2.41. Villamartín	3	8	—	—	8
Total	96	173,75	38,5	39,7	251,95

Así pues, pueden destacarse dos conclusiones muy genéricas, una consistente en que dos términos apoyan numerosos trazados de carreteras sobre su red pecuaria -Jerez y Arcos de la Frontera-, y la otra radica en que son las carreteras de rango inferior las más comúnmente utilizadas sobre redes pecuarias preexistentes, con cifras que llegan al 69% del total calculado.

Además de las conclusiones obtenidas para el caso de Sevilla, se complementa para esta comarca otra propuesta más general. Las vías pecuarias sobre las que se han realizado obras de carreteras y están de hecho administradas por otros organismos (Diputación, Junta de Andalucía, Confederación Hidrográfica del Guadalquivir) deben cederse en sus competencias, así como la capacidad de reivindicación, que en todo caso estará vinculada a un uso público.

5.2.2. Las prioridades de actuación en las vías pecuarias.

En la jerarquización de prioridades de actuación existente en la actualidad tienen, lógicamente, un lugar destacado los tramos de vías pecuarias que corren más peligro de perderse por intrusiones constantes, o bien, allí donde cada vez el proceso reivindicativo va siendo más difícil. Estos emplazamientos están directamente relacionados con la actividad urbanística y/o edificatoria. De otro lado están las ocupaciones por usos agrarios que, hasta cierto punto, son más fáciles de recuperar y ordenar, existiendo una línea de actuación más o menos constante, aunque escasa.

En lo referente a las de contenido urbanístico, para el término municipal de Jerez existe un "Estudio sobre Asentamientos Humanos en el Suelo No Urbanizable". En él se parte de las determinaciones del P.G.O.U. para analizar más

detalladamente la realidad municipal, llegándose a una clasificación de estos asentamientos en siete agrupaciones.

De éstos se concluyen dos grandes bloques, perfectamente asimilables a la propuesta que aquí se desarrolla, por la que deberán considerarse dos tipos de asentamientos regulables desde la legislación urbanística: núcleos rurales y otros asentamientos. Igualmente se considera lógico incluir como medidas de actuación prioritaria sobre la red pecuaria, revisar el estado actual, proceder al deslinde y amojonamiento o enajenar, en su caso, las respectivas superficies. En ellas habría que reservar gran parte de estos terrenos para suelo público municipal que gestionaría directamente el Ayuntamiento.

Ambos grupos se indican a continuación:

Núcleos Rurales a considerar en el P.G.O.U. con normativa específica y susceptibles de delimitarse como Suelo Urbano. La *enajenación total* de los mismos deberá ser el procedimiento más adecuado, aun cuando se garantice el tránsito viario y las comunicaciones rurales:

Barriada de Gibalbín	Los Repastaderos
Añina	Raja Mancera
Las Tablas	Cañada del León I y II
El Polilla	Ventorrillo del Mojo
San Cristóbal	Baldío de Gallardo
Cañada del Carrillo	Casas del Plinero
Mesas de Santa Rosa	Casas de Torrechera
Barracones de Torremelgarejo	

Asentamientos (hábitat disperso o semiconcentrado) en el medio rural, susceptibles de aplicar una disciplina urbanística y clasificar el proceso de ocupación. La *enajenación parcial* de los mismos podrá ser opcional frente a otra medida menos drástica de concesión de ocupaciones temporales:

Mesas de Asta	Mesas del Corral
Cañada de la Loba	Mesas de Santiago
Cruce de las Quinientas	Casas del Pinto
Los Cuartillos (I y II)	Alcornocalejo
Puente la Guareña	El Mimbral
El Cuervo	El Tempul
Ventorrillo el Mojo	

La intervención en las vías pecuarias afectadas por estos procesos edificatorios y/o urbanísticos que, como en el caso ejemplarizado de Sevilla, incluye a la mayoría del viario principal de la ciudad, sólo puede hacerse cuando la administración local a través de sus Ayuntamientos intervenga. El planeamiento urbanístico ya se ha presentado como el principal mecanismo. Para ello resulta imprescindible realizar un decisivo traspaso de competencias para las vías o tramos que atravesasen localidades o, como en este caso, posean una fuerte problemática.

5.2.3. La nueva red de caminos rurales

De sobra es conocida la frágil y cambiante situación de muchos caminos rurales (vecinales, reales,...), más aún en los momentos actuales de intensa transformación agraria. La problemática viene a ser semejante a la de las vías pecuarias en cuanto a pérdida, desuso y ocupación por linderos.

De otro lado está la realidad de aquellas redes ganaderas que, utilizadas específicamente como caminos rurales, lo son gracias a una intervención administrativa.

Dicha intervención se hace más patente cuando existen planes o proyectos de obra concretos. En la zona se han desarrollado tres grandes actuaciones que incluían, mejoraban o modificaban los trazados viarios:

- Colonización y puesta en regadío de la Vega del Guadalquivir-Guadalete.
- Acciones de Reforma y Desarrollo Agrario en la Comarca de la Sierra Norte de Cádiz.
- Transformación en regadío de la Marisma de Trebujena.

Si bien todas ellas intervienen en la creación y mejora de los caminos, sin duda la que más incidencia está teniendo en la red pecuaria es la segunda. Las otras dos influyen de forma distinta: antiguos trazados ya convertidos en caminos y carreteras locales (Guadalquivir) y nueva red en la zona transformada sin consideración previa de los trazados pecuarios (Trebujena).

La primera conclusión que se obtiene de estos tres ejemplos consiste en que la preocupación administrativa respecto a la red de caminos rurales no es suficiente y varía según años y comarcas o municipios.

En este caso, interesa profundizar en la Sierra Norte de Cádiz de cara a los objetivos metodológicos enunciados.

Por Real Decreto 2.759/1982 de 24 de septiembre se declara a la Sierra Norte como Zona de Actuación de Reforma y Desarrollo Agrario, y al IRYDA (actualmente IARA) el organismo encargado de ello.

Dicho decreto quedó referido a 144.070 Has. correspondientes a los diecisiete municipios más deprimidos situados en la zona noroeste de la provincia. De éstos, cinco pasan a incluirse posteriormente en la delimitación de la Comarca de Reforma Agraria "Campiña de Cádiz", y son Prado del Rey, Puerto Serrano, Bornos, Espera y Villamartín.

El Departamento de Proyectos y Obras del IARA estudia previamente las necesidades y las posibilidades de construcción de caminos, publicándose oficialmente después. En dicha publicación se agrupan por fases (de actuación) y por términos municipales.

En general, puede decirse que se considera la posibilidad de su localización sobre cañadas, cordeles, etc., aunque la coincidencia total resulta escasa. A fin de clarificar dicho análisis se ha elaborado el cuadro 11, a partir de la información disponible.

Del cuadro se obtiene que de los 246,7 Kms. construidos o proyectados, sólo 115,8 -el 46,9%- van sobre la referida red pecuaria.

CUADRO 11. Red de Caminos Agrarios Recientes. Coincidencia con las Vías Pecuarias.

	1.º FASE	2.º FASE	3.º FASE	TOTAL	VIAS PEC.	%
Villamartín	60,9	37,3	25,7	123,9	44,2	35,7
Prado del Rey	29			24,2	15,5	64
Puerto Serrano	13,5	13,1	7,5	34,1	13,5	39,6
Bornos		6		6	3,2	53,3
Espera		33,3		33,3	14,8	44,4
Arcos de la Ftra.			22,1	22,1	21,5	97,3
Jerez de la Ftra.			3,1	3,1	3,1	100
Total				246,7	115,8	46,9

Fuente: I.A.R.A. Elaboración propia.

La importancia de esta escasa coincidencia es mayor si se analizan las características técnicas de las obras que se proyectan y ejecutan:

- Limitación de velocidad: 40-60 Kms/h.
- Radio de curvas mínimo: 50 o menos.
- Limitación tonelaje por eje: 5-10 Tm.
- Plataforma superior: 5-6 m.
- Señalización vertical: casi ausente.
- Emboaduras mínimas: 60-80 cms. de diámetro.
- Asfaltado: ocasional.

De estos factores, la correspondencia mayor o menor se debe, fundamentalmente, al presupuesto disponible; ocasionalmente a la orografía del terreno y, en último punto, depende de la cantidad de familias que se conecten en los asentamientos dispersos.

Desde el punto de vista de las comunicaciones agrarias, esta estructura y configuración de la nueva red viaria es elogiada y posee buena funcionalidad. Una circunstancia no menos importante radica en el estado y anchura que queda de la vía pecuaria una vez construido el nuevo camino. Si anteriormente tenían unas dimensiones mayores o menores según las zonas y los linderos, tras su ejecución material y pleno uso la cañada, el cordel, la vereda o la colada se reducen automáticamente al límite de la explanación realizada o de la cuneta. Así, los propietarios linderos pasan a intrusar al máximo esa vía pecuaria, toda vez que se ha actuado parcialmente, sin darle un tratamiento completo a ese tramo o camino tradicional preexistente.

Ante esta situación tan complicada, bien es cierto, debe actuarse de forma distinta, ya que si la Administración actúa con un fin elogiado no debe, en ningún caso, propiciar indirectamente la pérdida del bien público. Por todo ello se expone la propuesta que sigue.

Es preciso remarcar que, aun cuando las operaciones de deslinde y amojonamiento son laboriosas y duraderas -en cualquier caso es preciso acelerar la tramitación de esos expedientes-, han de ser previas a la ejecución de un nuevo camino.

Es decir, una vez que se decide actuar con mejora viaria utilizando una vía pecuaria (la ventaja es que se utiliza suelo público sin necesidad de expropiaciones o autorizaciones), lo fundamental será coordinar los departamentos respectivos de Obras y Proyectos y Vías Pecuarias. Este deberá estudiar y levantar taquimétricamente la vía en su situación actual, con expresión de los linderos. Acto seguido procederá un deslinde provisional de lo intrusado para, si es el caso, enajenar o autorizar ocupación temporal en favor de los vecinos limítrofes.

Posteriormente, y una vez terminadas esas acciones provisionales, se trasladará la traza del camino sobre uno de los laterales de la vía pecuaria o al centro, quedando los márgenes del siguiente modo:

- Lateral con parcelas cultivadas o uso ganadero perfectamente delimitado, para enajenar o autorizar ocupaciones.
- Lateral con espacio restante para paso de ganado, repoblación forestal, ensanches viarios, usos ecológico-ambientales (itinerarios, rutas,...).

De esta forma, tal como se refleja en el croquis ideal adjunto, la actuación en una vía pecuaria podrá ser definitiva al mismo tiempo que reivindicativa en cuanto a la propiedad pública, ajustada a un buen procedimiento en las Administraciones interesadas y, en todo caso, con visión futura, pues el amojonamiento será ya secundario.

La propuesta adjunta, al margen de las operaciones necesarias y las dificultades del deslinde previo, tiene dos ventajas subsidiarias a la recuperación y planificación del dominio público perdido. Estas son las siguientes:

- Expedientes de enajenación y ocupaciones temporales autorizadas sólo referidos a los propietarios de una margen.
- Expedientes para el amojonamiento posterior relativos a los propietarios de la margen opuesta.

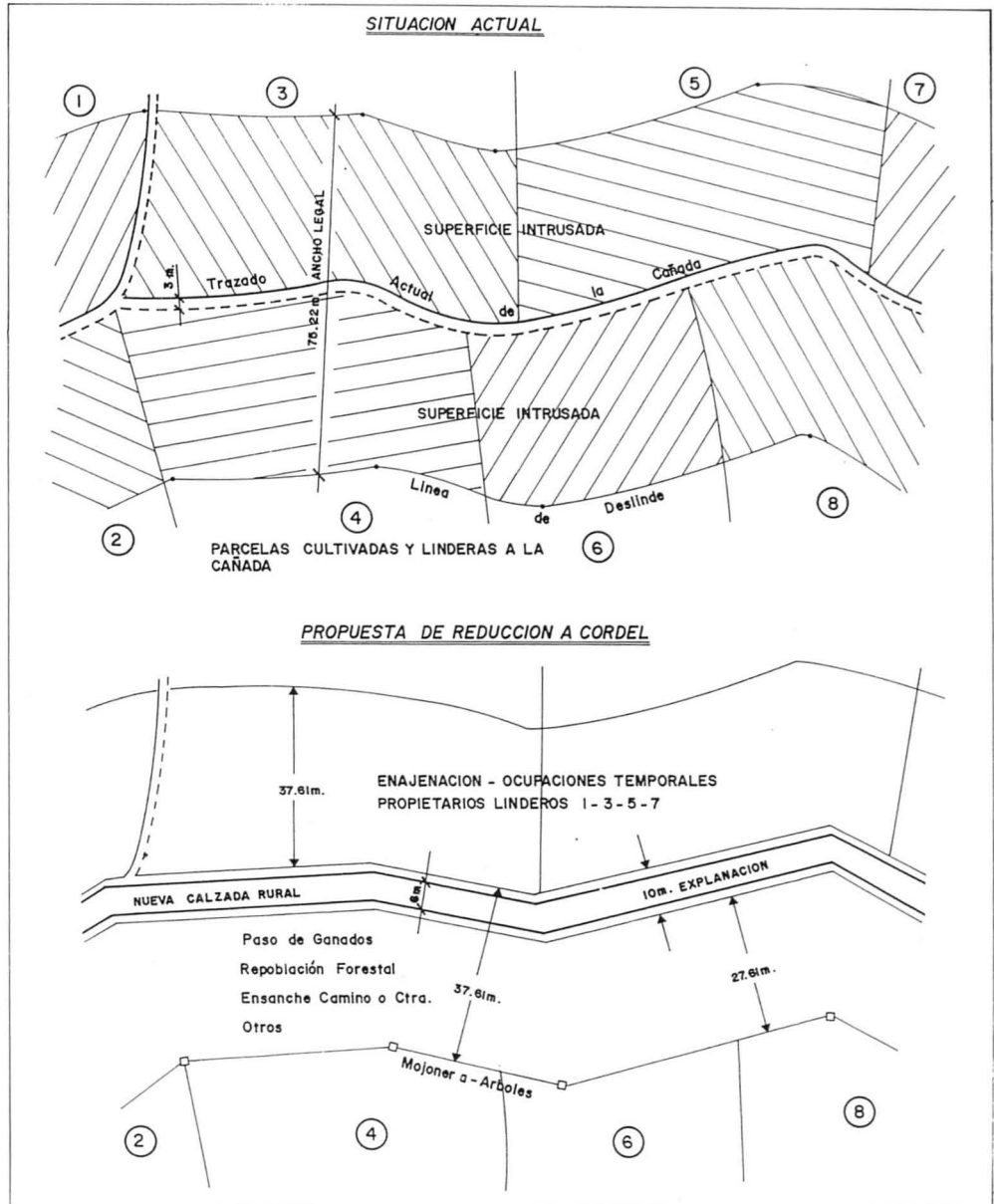
Obviamente, la complejidad de los procedimientos se reduce de esta forma a la mitad. Esta propuesta global de actuación se basa en la duración real que existe desde la planificación o decisión de intervenir en un camino y el tiempo empleado en su ejecución material, pues las partidas presupuestarias generalmente necesitan al menos un ejercicio económico. (Esquema 1)

5.2.4. La ordenación del paisaje y las vías pecuarias.

El proceso inicial llevado a cabo para la obtención de criterios de ordenación de las vías pecuarias en relación a los paisajes rurales que atraviesan son:

- a) Selección de tramos representativos según itinerarios previamente fijados en base al uso actual previsible.
- b) Recorridos de campo para la corrección puntual del mapa de usos agrarios que existe, hecho necesario para determinar la alta dinamicidad de cambios en los cultivos y, en definitiva, del paisaje subsidiario.
- c) Detección del déficit ecológico-paisajístico de cada tipo de paisaje.

ESQUEMA 1. Ejemplo de actuación integrada en una Cañada Real.



Estos tipos de paisajes rurales a partir de los usos del suelo actuales y ordenados según dicha valoración son:

1. Viñedos.
2. Terrenos salinos (asociados a viñedos o cultivos de secano).
3. Campiñas de secano.
4. Regadíos.
5. Zonas de olivar u olivar-secanos.
6. Pastizal o matorral asociado a secanos.
7. Pastizal arbolado de vegetación natural.
8. Zonas húmedas protegidas (caso especial que se justificará en el apartado 5.3.).

A partir de dicho déficit, tanto ecológico (falta de vegetación natural y de cortavientos), como estético (paisajes simplificados de poca diversidad) y teniendo en cuenta una actual o futura demanda agrícola (puesta en regadío, carreteras rurales) o socio-recreativa (itinerarios locales regionales e incluso nacionales -interés en conexión con el Parque Natural de Grazalema, la costa de Cádiz-etc.), se van a establecer diversos tipos de restauración paisajística, indicados en el Cuadro 12.

En el siguiente paso, y ya para la propuesta concreta de los lugares ejemplificados, se incluye la vegetación potencial natural, así como el tipo y las características del suelo detectado, tomado genéricamente del Estudio Agrobiológico de la Provincia de Cádiz (C.S.I.C., 1963). Con dicha información se hace una pre-selección de árboles aptos para las condiciones físicas de los tramos o lugares, así como para cada tipo de tratamiento paisajístico establecido. Se determinan, pues, ocho alternativas globales de tratamiento paisajístico, relacionado cada uno de ellos con los tipos de paisajes.

Además de los paisajes rurales propiamente dichos, se ha considerado el caso de las Zonas Húmedas Protegidas que se hallan junto a vías pecuarias. Del mismo modo, se propone un ejemplo de medidas a tomar para mejorar la protección de estos paisajes, que son característicos para este ámbito y se encuentran amenazados por los impactos derivados de la agricultura.

En el apartado de Propuestas Específicas se incluyen cuatro ejemplos seleccionados en relación a los tipos de paisaje mencionados y las alternativas que se proponen, donde se indican las especies vegetales aptas para cada caso. Estas especies, seleccionadas según sus características ecológicas, serán las adecuadas a cada terreno atendiendo a los factores físicos y ambientales predominantes de cada área concreta.

Estos grupos de especies no son exclusivos de cada uno de los ocho tipos, sino que individualmente pueden ser aptos varios de ellos. Tal es el caso de *Populus nigra*, *Pinus pinea*, *Quercus ilex*, *Quercus suber*, etc.

Quedan agrupadas de la siguiente forma:

a) Repoblaciones en masa: consiste en parcelas separadas unas de otras,

CUADRO 12. Tipos de tratamiento paisajístico en paisajes rurales.

ALTERNATIVAS DE TRATAMIENTO PAISAJISTICO	TIPO DE PAISAJE RURAL							
	VIÑEDOS	PAISAJES SALINOS	SECANOS	REGADIOS	OLIVAR SECANO	PASTIZAL MATORRAL	PASTIZAL ARBOLADO NATURAL	ZONAS HUMEDAS
Repoblaciones en masa	—	—	—	—		—		
Hileras árboles (setos)	—		—	—		—		—
Arboles ornamentales	—		—	—	—	—	—	
Cortavientos		—	—					
Arboles productores			—	—	—	—		
Rec. especies autóctonas			—		—	—	—	—
Vegetación de ribera				—	—			—
Arboles para S. salinos		—						

donde lo privativo es la producción maderera, bien mono o poliespecífica en base a: *Populus alba*, *Populus nigra*, *Pinus pinea*, *Pinus halepensis*, *Eucaliptus globulus* y *Eucaliptus camaldulensis*.

b) Hileras de árboles: pensados sobre todo a las salidas de los núcleos de población o allí donde se quiere favorecer una carretera o camino. Se incluyen las siguientes: *Populus nigra*, *Cupressus sempervirens* y ssp, *Robinia pseudoacacia*, *Ulmus pumila* y *Olea europaea*, *Acacia retinoides*, *Quercus ilex*, *Quercus suber*, *Opuntia ficus-indica* y *Ailanthus altissima*.

c) Árboles ornamentales: se utilizarán en aquellos casos que parezca conveniente resaltar ciertos elementos del paisaje, así como señalar o deslindar tramos de vías pecuarias: *Gleditsia triacanthos*, *Quercus ilex*, *Quercus suber*, *Quercus faginea*, *Cupressus ssp.*, *Pinus pinea*, *Ailanthus altissima*, *Acacia retinoides*, *Casuarina cunninghamiana* y *Robinia pseudoacacia*.

d) Cortavientos: allí donde la aridez del paisaje y la ausencia de árboles reclame unos elementos que atenúen la desecación del mismo y ofrezcan refugio a la fauna: *Acacia dealbata*, *Acacia retinoides* y ssp., *Cupressus sempervirens* y ssp., *Pinus halepensis*, *Pinus pinaster* y *Opuntia ficus-indica*.

e) Árboles productores: son aquellos que se seleccionan por su capacidad de ofrecer, estacionalmente, frutos a la fauna existente, al ganado trashumante, e incluso para la producción y recolección humana: *Pinus pinea*, *Olea europaea*, *Ceratonía siliqua*, *Quercus ilex*, *Morus nigra*, *Punica granatum* y *Amygdalis communis*.

f) Recuperación de especies autóctonas: se incluyen aquí las cuatro especies más raras y escasas de ciertos paisajes, o bien que necesitan protegerse: *Quercus ilex*, *Quercus suber*, *Olea europaea* y *Ceratonía siliqua*.

g) Vegetación de ribera: para los cursos de agua y drenajes paralelos a ciertas vías pecuarias se proponen las siguientes: *Salix ssp.*, *Alnus glutinosa*, *Fraxinus angustifolia*, *Populus nigra* y *Populus alba*.

h) Árboles para suelos salinos: algunos árboles deben protegerse y restaurarse en aquellas zonas residuales no transformadas de suelos salinos: *Eucaliptus camaldulensis*, *Eucaliptus lehmannii*, *Eucaliptus occidentalis*, *Tamarix africana* y *Tamarix aphylla*.

5.2.5. Itinerarios turísticos y de ocio

Se incluye, asimismo, una propuesta resumida de itinerarios sociorrecreativos distribuidos en todo el territorio comarcal considerado.

La justificación es doble. De un lado, reconocer y desarrollar una actividad ya existente, en auge, y de gran éxito turístico, como son los recorridos ecuestres desde El Santiscal a través de vías pecuarias. De otro, valorar adecuadamente las enormes posibilidades que estos itinerarios tendrían en toda la comarca estudiada, y que sería extensible sin duda a otros ámbitos similares.

Conviene, así, ofrecer esta propuesta metodológica, como marco a desarrollar mediante oportunos proyectos previamente autorizados. Estos, debidamente organizados y en relación con las oportunas agencias de viajes, serían una al-

ternativa de vida para muchos habitantes de la zona como conocedores del medio agrario que son, además de promocionarse el turismo rural interior, abandonado y escasamente conocido.

La elección de los trazados se basa en la conectividad de las sucesivas vías, el propio paisaje que atraviesa, la dirección dominante y la situación y estado actual de las mismas.

Por supuesto las rutas aquí expuestas pueden ser reconducidas a las diversas alternativas posibles (a pie, a caballo, en vehículos todo terreno,...) con dos condiciones previas:

- Estudio de viabilidad técnica y económica; análisis de la demanda posible.
- Actuaciones de recuperación de tramos perdidos y/o acondicionamiento de los mismos. Esta circunstancia resulta imprescindible para algunos puntos de la red pecuaria desaparecida u ocupada por carreteras.

Se exponen tres grupos de itinerarios en función de las posibilidades intrínsecas del área estudiada y sus conexiones limítrofes.

El primero de ellos se denomina "*Jerez/Campiña hacia los embalses*". Se parte de Jerez y su campiña inmediata para comunicar con los embalses de Guadalcaçín, Los Hurones, Arcos y Bornos. Pretende satisfacerse una doble demanda en cuanto a posibilidades de baño y de conocimiento del medio.

Como bien es sabido, estos embalses se encuentran en la parte oriental de la campiña norte gaditana, al pie de los macizos montañosos del Aljibe y Grazalema; por tanto, podrá conectarse el conjunto del área con los cuatro embalses existentes mediante dos rutas principales y dos secundarias. La utilización óptima sería durante el verano en base a cuatro rutas:

- 1-1. Jerez-Embalse Guadalcaçín
- 1-2. Campiña-Arcos-Los Hurones
- 1-3. Embalses Guadalcaçín-Bornos
- 1-4. Arcos-Bornos

El segundo conecta "*Jerez/Campiña hacia los Parques Naturales de Grazalema y Los Alcornocales*". La funcionalidad de estas rutas permite acceder desde el entorno estudiado (fuertemente humanizado y antropizado) hacia unos espacios naturales caracterizados por la conservación del paisaje, así como la flora y la fauna, considerados en la actualidad como sendos Parques Naturales. Estos se encuentran conectados con el resto de la provincia por numerosas carreteras para atender una demanda futura de turismo rural que va en aumento. Muchas vías pecuarias pueden cumplir esa funcionalidad, sobre todo en la primavera y el otoño, considerando cinco rutas posibles:

- 2-1. Jerez-Los Alcornocales-Aljibe/Grazalema
- 2-2. Jerez-Los Alcornocales-Ramal 2
- 2-3. Arcos-P.N. Grazalema (por Algodonales-Zahara)
- 2-4. Arcos-P.N. Grazalema (por El Bosque)
- 2-5. Sevilla/Campiña-P.N. Grazalema

Finalmente, el tercer tipo de los expuestos posee una función más específica y con características propias de una demanda más selecta y dirigida. Denominado "*Valle del Guadalquivir/Sevilla hacia la Costa de Cádiz*", uniría estas dos unidades geográficas por medio de trayectos específicamente agrarios que, por otro lado, son poco valorados desde ferrocarril o carretera.

Se proponen las rutas posibles -dos de ellas interconectadas- que comuniquen las zonas costeras con el Valle del Guadalquivir y la comarca estudiada. La temporada de máxima utilización sería primavera-verano-otoño.

3-1. Valle del Guadalquivir/Sevilla hacia la Costa noroeste

3-2. Valle del Guadalquivir/Sevilla hacia la Bahía de Cádiz

3-3. Sevilla/Campiña hacia Bahía de Cádiz por Espera

5.3. PROPUESTAS ESPECIFICAS. EXPLICACION Y ESQUEMAS.

Ya se ha comentado que los tipos de paisajes, y las propuestas relativas a su tratamiento específico, se concretarían en uno o más casos para cada uno de ellos.

De los recorridos de campo realizados, se han elegido algunos tramos de vías pecuarias sobre los que desarrollar propuestas puntuales y sus determinaciones específicas, en cuanto a diseño final y elección de especies vegetales. En conjunto, se van a considerar una serie de casos para el paisaje asociado a los viñedos, para los terrenos salinos y para las campiñas de secano. Además y como complemento se añade una propuesta para las Zonas Húmedas Protegidas, bien por la legislación ambiental o urbanística.

Desarrollando esto último y para el conjunto de espacios existentes en esta comarca -la Laguna del Tollón, la de Medina y las tres del Complejo Endorreico de Espera-, cabe añadir una propuesta marco, pues por ellas pasan sendas vías pecuarias. Se trata de considerar necesario el cambio de adscripción administrativa del IARA al AMA de los siguientes tramos de estas vías a su paso por las lagunas:

– Lagunas de Hondilla, Dulce de Zorrilla y Salada de Zorrilla (Espera): 2.400 m. más inmediatos de la Cañada de Jerez a Utrera, y limitados entre un camino y la carretera asfaltada.

– Laguna de Medina (Jerez F.): 1.300 m. de la Cañada Real de Lomopardo o Medina (2.20.20), desde un camino que se añade por la izquierda hasta un giro que da la cañada hacia la derecha.

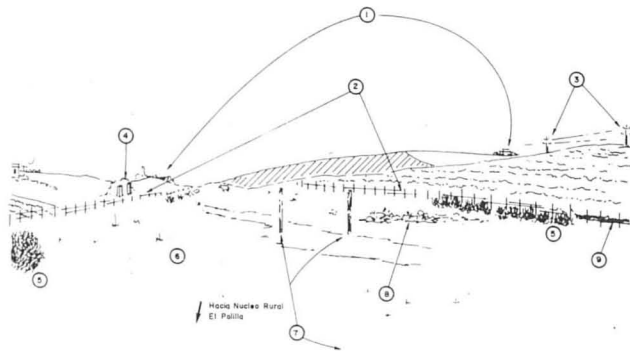
Para estos cinco ejemplos mencionados se presenta el siguiente esquema:

a) *Situación actual*: junto a un croquis o esquema real y sintético, se describe brevemente el estado en que se encuentra dicha vía y el manejo que, actualmente, se hace de la misma.

b) *Propuesta*: una representación, igualmente croquizada pero transformada del estado presente, ayuda a imaginar las sucesivas actuaciones o intervenciones para mejorar y potenciar el uso público de ese tramo de vía pecuaria.

EJEMPLO 1.

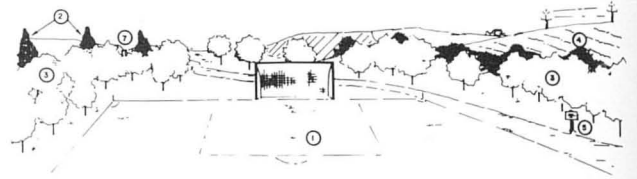
Situación actual: viñedos



Terrenos de viñedos en suaves pendientes, hacia el núcleo rural de El Polilla sobre la Cañada del Calerín y Cantarranas (2.20.52). Se observan:

1. Cortijos aislados.
2. Cercas metálicas.
3. Tendido eléctrico.
4. Entrada a finca privada.
5. Matorral.
6. Suelos de erial con vegetación herbácea.
7. Campo de fútbol precario, próximo a El Polilla.
8. Vertidos de basuras.
9. Arroyo pequeño.

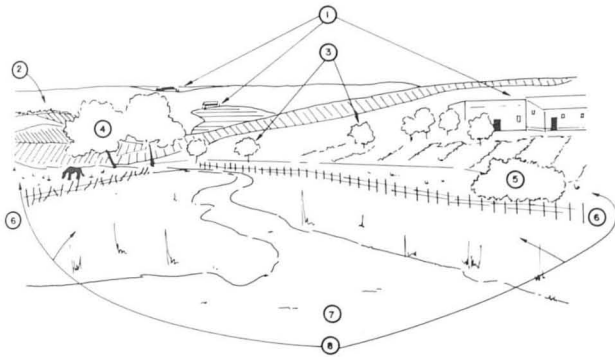
Propuesta: viñedos.



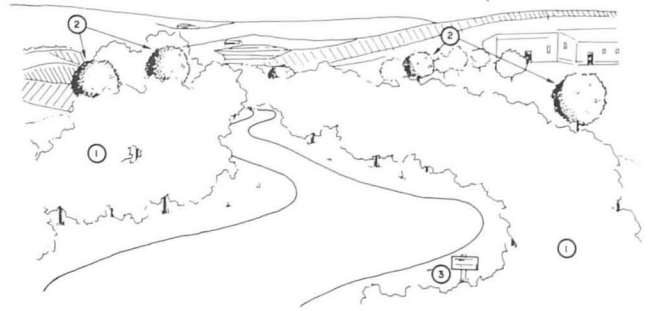
1. Acondicionamiento de campo de fútbol.
2. Deslinde con árboles ornamentales a base de: *Cupressus sempervirens* y ssp, *Gleditsia triacanthos*, *Melia azederach*, *Quercus ilex* y *Casuarina cunninghamiana*.
3. Parcelas de repoblaciones en masa con *Pinus pinea*, *Eucalyptus camaldulensis*, *Populus alba*.
4. Deslinde y vegetación de ribera en una margen con *Populus nigra*, *Populus alba* y *Salix* ssp.
5. Información de Vía Pecuaria.

EJEMPLO 2.

Situación actual: terrenos salinos.



Propuesta: terrenos salinos.



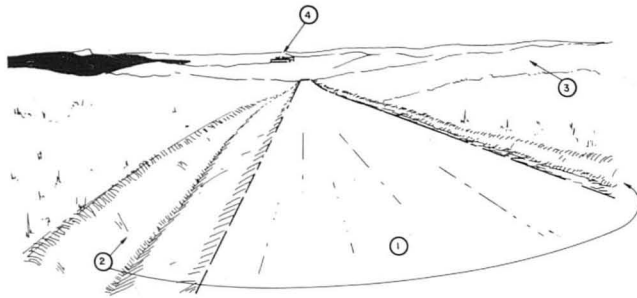
Aunque los terrenos circundantes no son propiamente salinos, el lecho o vaguada donde se sitúa la Cañada del Amarguillo (2.20.51) desemboca en la marisma de Tabajete con características ya típicamente de *suelos salinos arcillosos*. El paisaje asociado a esta vía contiene:

1. Cortijos aislados.
2. Cultivos de viñedos.
3. Olivos aislados.
4. Pinos piñoneros asociados a cortijos.
5. Ciertas retamas.
6. Cercas de madera o metálicas.
7. Trayecto o camino actual.
8. Pastizal a veces pastado por ganado.

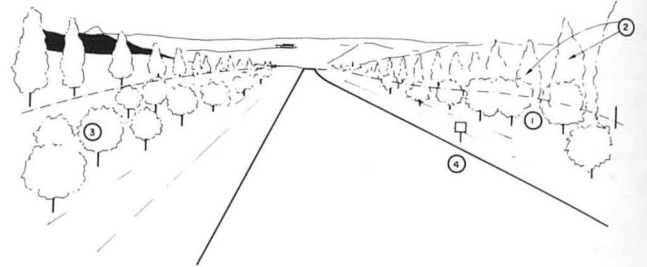
1. Parcelas de repoblaciones en masa, separadas e intermitentes, a base de: *Eucalyptus camaldulensis*, *Eucalyptus occidentales* y *Eucalyptus lehmannii* (para ensayos).
2. Árboles ornamentales en los cambios de dirección de la vía sobre las lindes más elevadas (arenosas) con: *Pinus pinea*, *Cupressus sempervirens* y ssp., *Quercus ilex*, *Pinus halepensis* y *Acacia retinoides*.
3. Información de Vía Pecuaría.

EJEMPLO 3.

Situación actual: campiña de secano.



Propuesta: campiña de secano.



En la campiña de secano de Villamartín se han ejecutado numerosos caminos rurales sobre vías pecuarias. Uno de los de la 1.ª fase se realizó sobre la Cañada de los Mármoles o de Bornos a Montellano y Morón (2.41.04) sobre terrenos de *lehm margosos arcillosimosos*. Pueden observarse actualmente los siguientes elementos:

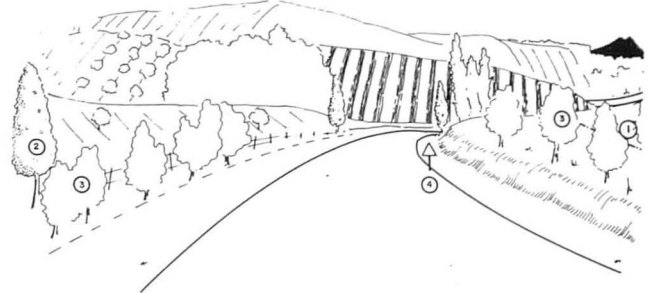
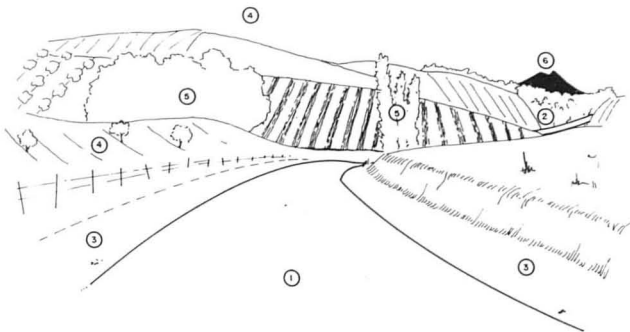
1. Camino mejorado Vi-2-1.
2. Cunetas asociadas al mismo.
3. Cultivos de secano en lomas suaves.
4. Cortijada de Zamarra.

1. Operaciones de deslinde de la vía pecuaria.
2. Cortavientos a base de: *Cupressus sempervirens*, *Opuntia ficus-indica*, *Quercus ilex* y *Casuarina cunninghamiana*.
3. Hileras con árboles productores del tipo de: *Ceratonia siliqua*, *Quercus ilex*, *Quercus suber*, *Morus nigra*.
4. Información de Vía Pecuaria.

EJEMPLO 4.

Situación actual: olivar (secanos).

Propuesta: olivar (secano).



El retroceso del olivar en toda la campiña norte ha sido decisivo. Sin embargo, en las zonas más montañosas del noreste persisten ciertas manchas de olivar, como es el caso de los ruedos de Bornos, Prado del Rey o Puerto Serrano. En el lugar referenciado, junto a la Cañada Real de Sevilla a Ubrique (2.26.07) y sobre suelos a base de margas abigarradas y litosuelos del Trías, pueden observarse:

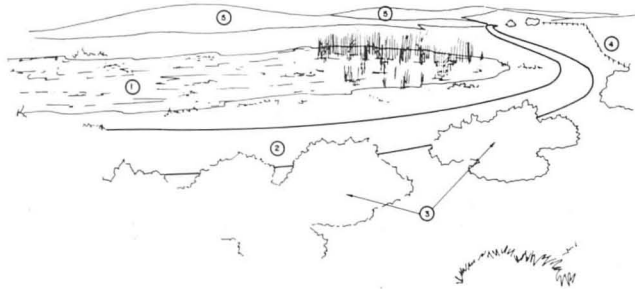
Una vez recogida la propuesta de reducción de cañada a vereda (820,89), según la O.M. de 22.8.60, se propone:

1. Camino rural mejorado PR 1-2 en suave pendiente.
2. Conexión del anterior con la CL-5.231 hacia la CC-344.
3. Cunetas de desagüe.
4. Parcelas de olivar.
5. Árboles de ribera y eucaliptos.
6. Al fondo, la Sierra del Pinar.

1. Deslinde y amojonamiento de las márgenes.
2. Árboles ornamentales separados a distancias (en torno a los 100 m.) con: *Quercus ilex* y *Cupressus sempervirens* y ssp.
3. Árboles productores mezclados entre sí a base de: *Quercus ilex*, *Quercus suber*, *Olea europaea*, *Amygdalis communis* y *Ceratonia siliqua*.
4. Señalización vertical.

EJEMPLO 5.

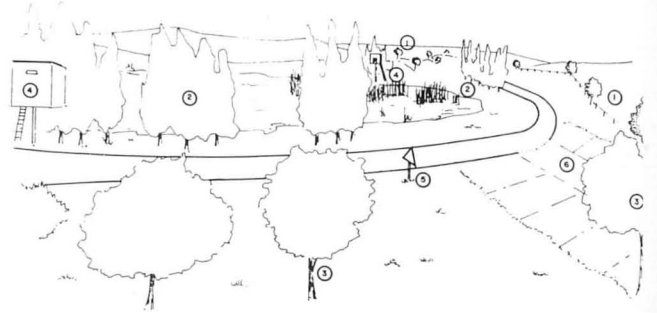
Situación actual: zonas húmedas protegidas.



El ejemplo escogido se sitúa en la parte occidental del término municipal de Espera en el conocido Complejo Endorreico, donde existen tres lagunas junto a la Cañada de Jerez de Utrera (2.17.01). Una de ellas es la Hondilla, sobre *margas abigarradas* y *litoserias limosas del Trías*, con los siguientes elementos:

1. Laguna Hondilla, lámina de agua.
2. Camino asfaltado.
3. Matorral autóctono degradado.
4. Cerramientos linderos.
5. Cultivos de secano.

Propuesta: zonas húmedas protegidas.



1. Árboles ornamentales que delimiten la cañada con *Quercus ilex* respetando su anchura legal de 75,22 m.
2. Hileras de árboles o setos que amortigüen el impacto de la carretera sobre la laguna con *Cupressus sempervirens* y ssp. y *Populus alba*.
3. Recuperación de especies autóctonas, en concreto: *Quercus ilex*, *Olea europaea* y *Ceratonia siliqua*.
4. Vegetación de ribera y torres de observación entre: *Populus alba*, *Alnus glutinosa*, *Fraxinus angustifolia*, *Salix* ssp., *Tamarix africana*, *Tamarix gallica* y *Tamarix aphylla* (los tres últimos en lagunas salinas).
5. Señalización vertical.
6. Aparcamiento.

6. LAS VIAS PECUARIAS EN EL ENTORNO NATURAL DE LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGURA.

6.1. PLANTEAMIENTOS PREVIOS Y CONTEXTO PROVINCIAL

Las Sierras de Cazorla y Segura constituyen un lugar ideal para desarrollar un estudio de detalle sobre las mencionadas redes ganaderas, y ello por dos motivos:

- la fuerte significación actual de la trashumancia tradicional de ambas sierras, sobre todo en la de Segura
- el atractivo ambiental y turístico que, para una sociedad como la actual, suponen los terrenos del Parque Natural, lugar donde deben controlarse y regularse estos nuevos usos.

Corresponde aquí plantear cuestiones relativas al estado y uso actual de las vías pecuarias en esta zona montañosa y las alternativas de utilización posibles en el contexto presente, habida cuenta del interés manifestado por la Dirección del Parque Natural.

Se ha tratado, por tanto, de *buscar una alternativa práctica y real de las vías pecuarias en este entorno natural compatibilizando los fuertes usos ganaderos de unas zonas con la potencialidad sociorrecreativa de otras*, para lo que ha sido necesario asumir un nuevo enfoque.

Estos dos aspectos (productivo y turístico) se desarrollan a un nivel metodológico acorde con los objetivos perseguidos, aun cuando el segundo se orienta a la contextualización de los itinerarios turísticos que se concederán a cooperativas encargadas de su explotación.

Esta actividad, suficientemente recogida en el Plan Rector de Uso y Protección, señala la obligada gestión de la Dirección del Parque Natural del Servicio de Guías, de forma directa o mediante concesiones administrativas.

Por tanto, los itinerarios o rutas turísticas organizadas se conciben apoyados en la red de vías pecuarias existente con un doble objetivo:

- aprovechar esos trazados tradicionales
- evitar nuevas servidumbres en montes públicos.

Antes de valorar la situación y características de la red pecuaria comarcal, conviene repasar el contexto provincial.

La tabla comparativa que forma el Cuadro 1 con datos del resto de la Comunidad Andaluza, permite visualizar rápidamente una caracterización general en esta provincia de Jaén. A dichos datos elaborados en 1982 hay que añadir la aprobación posterior de un término municipal con 52 kms. de longitud y 159 Has. clasificadas.

Puede concluirse a primera vista que la red pecuaria provincial actualmente aprobada representa el 14,1% en longitud y el 15,5% en superficie respecto al total regional.

Las cifras anteriores equivalen a las siguientes referencias:

- Más de 3 veces el trayecto Jaén-Zaragoza.
- Superior a la superficie del término de Peal de Becerro.

6.2. JUSTIFICACION DEL AMBITO Y CARACTERIZACION GENERAL DE LAS VIAS PECUARIAS EN LAS SIERRAS DE CAZORLA Y SEGURA

Aunque el fin principal del análisis y las propuestas subsiguientes se centra en las sierras de Cazorla y Segura, y como a las redes pecuarias conviene tratarlas a nivel municipal, se ha tomado como referencia la Declaración del Espacio Natural por la Agencia de Medio Ambiente.

En base al Decreto 10/1986 de 5 de febrero de la Junta de Andalucía, por el que se declara el Parque Natural de las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, se ha determinado un área afectada por los municipios serranos del este provincial.

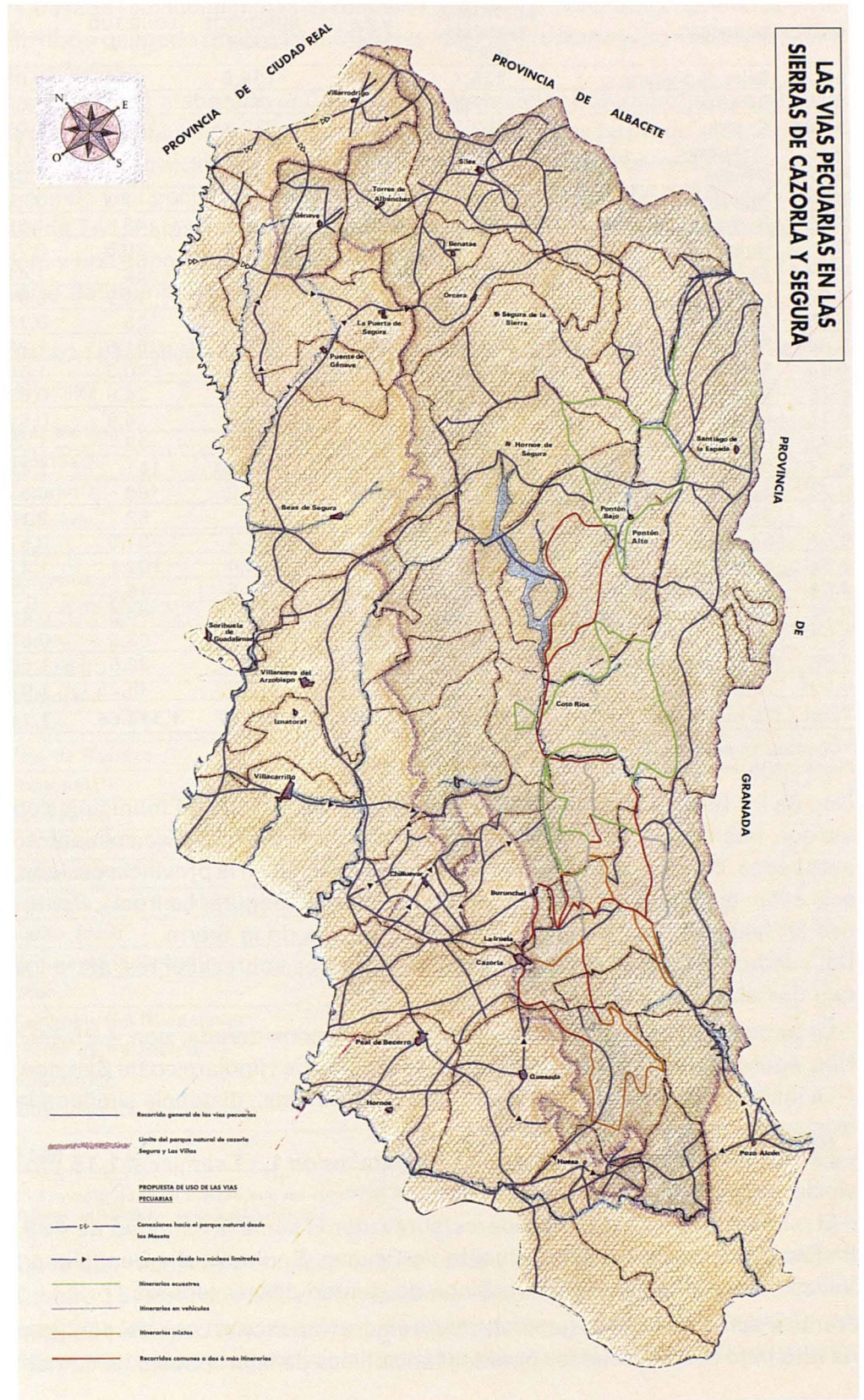
Con ese fin se han estudiado los municipios incluidos en dicha disposición, además de otros dos integrados en su área de influencia, aunque sin superficie en el mencionado Parque Natural, siendo los siguientes:

- Villarrodrigo: debido a su conexión directa y posible con los municipios de la Meseta y, por ende, con el resto del territorio nacional, como son Montiel, Bienservida y Alcaraz en las provincias de Ciudad Real y Albacete.
- Puente de Génave: para obtener una continuidad territorial y de tratamiento informativo en un área global limitada por las provincias de Ciudad Real, Albacete y Granada, los ríos Guadalimar y Guadalquivir y, finalmente, el conjunto municipal de Villacarrillo.

De esta forma, a los 23 términos recogidos en el dicho Decreto se añaden estos dos y, caso aparte, se consideran por separado las dos zonas históricas del actual municipio de Santiago-Pontones. En definitiva y a todos los efectos se tratarán en lo sucesivo los 26 términos señalados como un conjunto territorial.

En el Cuadro 13 se recogen las características principales de este conjunto serrano.

PLANO 5. Las Vías Pecuarias en las Sierras de Cazorla y Segura.



CUADRO 13. Las Vías Pecuarias en las Comarcas de Cazorla y Segura.

CLAVE	MUNICIPIO	SUPERFICIE TERMINO (Km ²)	V.P./DROS.	SUPERFICIE LEGAL	LONGITUD (km ²)	Has/Km ²	AÑO PROYECTO	O.M. APROB.
6.12	Beas de Segura	215,7	3/0	139,6	46	0,65	1963	22-05-63
6.16	Benatae	47,9	7/4	41,65	18,3	0,87	1963	18-12-64
6.28 *	Cazorla	303,3	16/17	612,15	166,5	2,02	1963	-
6.30	Chilluívar	38,3	9/5	117,43	45	3,07	1963	29-01-64
6.37	Génave	63,3	9/5	68,44	33,7	1,08	1964	29/09/64
6.42	Hinojares	40,7	2/5	33,4	7	0,82	1962	14/02/63
6.43 *	Hornos de Segura	118,4	4/16	195,6	43	1,65	1963	-
6.45	Huesa	141,1	7/4	98,7	30,5	0,70	1963	27-04-76
6.47 *	La Iruela	123,2	10/4	173,7	56	1,41	1963	-
6.48	Iznatoraf	87,7	2/0	79,8	10,7	0,91	1962	30-04-63
6.65	Orcera	125,9	2/2	94,3	25	0,75	1963	24-08-63
6.66	Peal de Becerro	150,4	8/4	188,6	51,5	1,25	1963	11-01-82
6.68 *	Pontones	197,5	9/101	308,9	70,3	1,56	1963	-
6.70	Pozo Alcón	137,9	4/4	85,6	24,5	0,62	1962	18-03-63
6.71	Puente de Génave	43,7	2/0	24,3	6,8	0,55	1963	23-02-63
6.72	La Puerta de Segura	98,0	3/1	105,3	28	1,07	1961	7-11-61
6.73 *	Quesada	328,7	13/9	465,84	111	1,42	1962	-
6.78 *	Santiago de la Esp.	484,7	24/86	285,2	189	0,59	1963	-
6.80	Santo Tomé	73,4	11/7	159	52	2,16	1963	12-05-86
6.81 *	Segura de la Sierra	224,4	4/7	131,4	31,5	0,57	1963	-
6.82	Siles	175,8	25/14	224,4	102,1	1,27	1962	5-07-65
6.84	Sorihuela del G.	56,2	3/0	71,5	15,5	1,27	1963	27-11-63
6.91	Torres de Albánchez	64,3	3/1	27,66	14,5	0,43	-	27-11-64
6.95	Villacarrillo	242,8	5/0	162,9	63,5	0,67	1963	14-08-63
6.97	Villanueva del Arz.	178,6	3/0	278	39,5	1,55	1963	27-11-63
6.101	Villarodrigo	77,8	7/8	79,5	35,25	1,02	1963	29-07-63
Total	26 municipios	3.839,7	195/304	4.252,97	1.316,65	1,11		

* Clasificación no aprobada

Fuente: IARA Jaén. Elaboración propia.

Uno de los hechos que más resalta consiste en la cantidad de municipios en los que, habiéndose redactado el Proyecto de Clasificación, no se encuentran aprobados. De los diez que aún esperan esta situación en la provincia de Jaén, seis están en el área estudiada: Cazorla, Hornos de Segura, La Iruela, Pontones (y Santiago de la Espada), Quesada y Segura de la Sierra.

Del cuadro anterior se concluyen algunos aspectos sobresalientes, entre los que destacan:

- La importancia superficial de la red pecuaria considerada, con 4.252,97 Has. equivalentes casi a los términos municipales de Hinojares o de Benatae.
- La longitud total de dichas vías es de 1.316,65 kms., distancia similar a la existente entre Jaén-Zaragoza-Jaén.
- La densidad pecuaria, expresada en Has/km² es de 1,11 similar al 1,15 provincial clasificado.
- El número de vías y descansaderos/abrevaderos suma la cantidad de 499. En Beas de Segura, Iznatoraf, Puente de Génave, Sorihuela del Guadalimar, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo no existen descansaderos.

Frente a estos resultados generales del conjunto territorial considerado (que de otro lado coincide con los ámbitos funcionales de la propuesta de comar-

calización de la Junta de Andalucía denominados Villacarrillo, Orcera, Cazorla y Quesada -sin incluir Larva-), conviene centrar los resultados obtenidos en el territorio ocupado por las 214.300 Has. del *Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas*.

A tal fin se ha elaborado el Cuadro 14, que relaciona la longitud y superficie según los términos municipales afectados, siendo este territorio el específicamente tratado en lo sucesivo. Dos de ellos, Iznatoraf y La Puerta de Segura, carecen de vías pecuarias. En suma, dentro del Parque Natural existe una longitud de 741,7 kms. de redes ganaderas, superior a la distancia entre Jaén y Bilbao, y una superficie aproximada de 2.242,6 Has., cifra que supera la cuarta parte del municipio de Iznatoraf.

CUADRO 14. Longitud y superficie de las Vías Pecuarias en el interior del Parque Natural.

MUNICIPIO	LONGITUD (kms.)	SUPERFICIE (Has.)
Beas de Segura	10,8	82,60
Benatae	18,3	41,65
Cazorla(*)	94,1	450,40
Chilluévar	5,4	11,28
Génave	33,7	68,44
Hinojares	7,0	33,40
Hornos de Segura(*)	43,0	195,60
Huesa	15,8	58,52
La Iruela(*)	28,7	96,98
Iznatoraf	0	0
Orcera	18,0	68,00
Peal de Becerro	3,0	6,30
Pontones(*)	70,3	308,90
Pozo Alcón	5,5	22,18
La Puerta de Segura	0	0
Quesada (*)	29,2	112,28
Santiago de la Espada(*)	189,0	285,30
Santo Tomé	15,7	49,77
Segura de la Sierra(*)	31,5	131,40
Siles	95,6	210,80
Sorihuela del Guadalimar	3,7	7,70
Torres de Albánchez	8,5	15,16
Villacarrillo	10,5	21,93
Villanueva del Arzobispo	4,4	14,07
Total	741,7	2.242,66

(*) Proyecto de Clasificación aún no aprobado por O.M.
Fuente: IARA Jaén. Elaboración propia.

En lo que respecta a la necesidad de estas vías pecuarias, se ha realizado el Cuadro 15, en el que se detallan las *superficies sobrantes*, sobre las que caben acciones legales de ocupación o de enajenación. Debe llamar la atención, no obstante, la escasa superficie global y los pocos municipios en esta situación.

Esto es debido a dos circunstancias. La primera, los múltiples municipios en los que se declaran como necesarias todas las vías y, la segunda, porque aquellos en los que no está aprobada la clasificación no se ha contabilizado.

CUADRO 15. Superficies necesarias y sobrantes en el área estudiada de las Sierras de Cazorla y Segura.

CLAVE	MUNICIPIO	CLASIFICADA	SOBRANTE	%	NECESARIA	%
6.12	Beas de Segura	139,6	5,92	42,4	80,4	57,6
6.16	Benatae	41,65	2,94	7,05	38,71	92,95
6.28*	Cazorla	612,15	-	-	612,15	100
6.30	Chilluévar	117,43	-	-	117,43	100
6.37	Génave	68,44	-	-	68,44	100
6.42	Hinojares	33,4	-	-	33,4	100
6.43*	Hornos Segura	195,6	-	-	195,6	100
6.45	Huesa	98,7	-	-	98,7	100
6.47*	La Iruela	173,7	-	-	173,7	100
6.48	Iznatoraf	79,8	-	-	79,8	100
6.65	Orcera	94,3	-	-	94,3	100
6.66	Peal Becerro	188,6	-	-	188,6	100
6.68*	Pontones	308,9	-	-	308,9	100
6.70	Pozo Alcón	85,6	-	-	85,6	100
6.71	P. de Génave	24,3	-	-	24,3	100
6.72	La Puerta de S.	105,3	-	-	105,3	100
6.73	Quesada	465,84	-	-	465,84	100
6.78*	Santiago de E.	285,3	-	-	285,3	100
6.80	Santo Tomé	159	-	-	159	100
6.81*	Segura Sierra	131,4	-	-	131,4	100
6.82	Siles	224,4	69,5	30,97	154,9	69,03
6.84	Sorihuela G.	71,5	48,2	67,42	23,3	32,58
6.91	Torres de A.	27,66	-	-	27,66	100
6.95	Villacarrillo	162,9	40,75	25,02	122,15	74,98
6.97	Villanueva del A.	278,0	39,2	14,11	238,8	85,89
6.101	Villarodrigo	79,5	-	-	79,5	100
Total		4252,97	259,79	6,11	3993,18	93,89

Fuente: IARA. Elaboración propia.

Del total clasificado, 4.252,97 Has., o sea el 6,11%, se declara como sobrante, lo que arroja una superficie de 259,79 Has., cantidad nada excesiva si se compara con otros ámbitos estudiados.

El resto, es decir, el 93,89% y 3.993,18 Has., se reafirman como necesarias, en las que no cabrán acciones legales de ocupación o enajenación, siempre que -circunstancia imprescindible- se aprueben las clasificaciones pendientes.

Los datos reflejados hasta ahora son indicadores de una situación especial:

existe una enorme extensión de terrenos de dominio público, prácticamente perdidos, en los que las actuaciones reivindicativas son escasas y las reutilizaciones para otros fines -aunque frecuentes- no son lo suficientemente representativas.

6.3. PROPUESTAS GENERALES

Antes de pasar a desarrollar adecuadamente una serie de propuestas más concretas y específicas, se exponen varias de tipo general que son, sin duda, las más destacadas.

Dichas propuestas se concretan en tres frentes, diferenciados atendiendo a sus características sectoriales:

- a) De un lado están las situaciones originadas por los organismos que realizan infraestructuras sobre la red pecuaria.
- b) De otro, aparece la contradicción entre un reconocimiento legal y consecuente de unos trazados y terrenos públicos que se usan por la ganadería y que, en todo caso, no pueden adscribirse a titularidades limítrofes y linderos.
- c) Finalmente, y teniendo en cuenta los actuales momentos de búsqueda de espacios verdes y disfrute de la naturaleza, es preciso considerar estos ejes o elementos territoriales como unas redes alternativas de acceso al campo.

6.3.1. La reutilización de la red pecuaria en carreteras

Idéntico análisis a los dos ámbitos anteriores se ha realizado en este conjunto comarcal jiennense. A partir de la información cartográfica y documental existente se ha elaborado el Cuadro 16.

En resumen, pueden destacarse dos conclusiones muy genéricas. Una respecto a la longitud de las vías pecuarias municipales, consistente en que dos términos apoyan numerosos trazados de carreteras sobre su red pecuaria, que son Cazorla y Santiago de la Espada; la otra radica en que son las carreteras de rango inferior, o sea las locales o provinciales y las forestales del AMA, las más comúnmente utilizadas sobre vías preexistentes, con cifras que llegan al 86% del total calculado.

Por otro lado, además de las conclusiones obtenidas en los dos estudios de detalle anteriores, para el presente ámbito se añade específicamente otra. Consiste en que es imprescindible para aquellas vías pecuarias que aún poseen movimientos trashumantes de ganado, se proceda a una señalización vertical rigurosa de los pasos o cruces con carreteras mediante *placas específicas* que se diferencien de la actualmente recogida en el Código de Circulación "Peligro, paso de ganados". Además, y abundando en esta temática, en las regiones o comarcas tradicionalmente trashumantes debería, asimismo, indicarse dicha situación en las publicaciones cartográficas de información viaria.

CUADRO 16. Carreteras y Vías Pecuarias. Su coincidencia.

MUNICIPIO	N' VIAS	Kms. C.L.	Kms. C.C.	Kms. C.N.	TOTAL
6.12 Beas de Segura	1	-	-	1,0	1,0
6.16 Benatae	2	7,5	-	-	7,5
6.28* Cazoria (1)(2)	12	12,2	4,9	-	17,1
6.30 Chilluévar	2	8,8	-	-	8,8
6.37 Génave	2	1,1	-	-	1,1
6.42 Hinojares	4	3,0	-	-	3,0
6.43* Hornos de Segura	4	5,9	-	-	5,9
6.45 Huesa	5	6,3	-	-	6,3
6.47* La Iruela	6	8,4	-	-	8,4
6.48 Iznatoraf	1	2,9	-	-	2,9
6.65 Orcera	3	-	1,8	-	1,8
6.66 Peal de Becerro	5	1,5	7,0	-	8,5
6.68* Pontones	3	6,8	-	-	6,8
6.70 Pozo Alcón	2	-	2,3	-	2,3
6.71 Puente de Génave	1	-	-	4,0	4,0
6.72 La Puerta de Segura	3	4,6	-	0,2	4,8
6.73 Quesada	6	6,9	0,8	-	7,7
6.78* Santiago Espada	3	26,5	-	-	26,5
6.80 Santo Tomás	4	6,3	0,1	-	6,4
6.81* Segura de la Sierra	2	3,4	-	-	3,4
6.82 Siles	5	6,5	-	-	6,5
6.84 Sorihuela del G.	-	-	-	-	-
6.91 Torres de Albánchez	2	8,0	-	-	8,0
6.95 Villacarrillo	1	1,3	-	-	1,3
6.97 Villanueva del A.	-	-	-	-	-
6.101 Villarrodrigo	3	5,1	-	-	5,1
Total 26 municipios	82	133	16,9	5,2	155,1

(1) Las carreteras locales no se han diferenciado entre sí y se incluyen las forestales asfaltadas.

(2) Los descansaderos y los abrevaderos se consideran como vías pecuarias distintas.

* Clasificación no aprobada.

Elaboración propia.

6.3.2. Los municipios sin proyecto de clasificación aprobados

En buena lógica y de acuerdo con el Reglamento de Vías Pecuarias de 23 de diciembre de 1944, se procedió a un primer paso en la reivindicación del dominio público de cañadas y demás vías ganaderas. Así, la gran mayoría de los Proyectos de Clasificación que se realizan en los diferentes municipios de la geografía nacional corresponden a los años de resurgimiento industrial y decadencia agraria, justo en un momento en que se ve peligrar este patrimonio rural. Es principalmente entre la década de los cincuenta y de los sesenta cuando se inicia este primer paso.

Lógicamente, y tal como señalaba dicha disposición, para su aprobación se

necesitaba la conformidad de la Dirección General de Ganadería que tras un periodo de exposición pública, en el que se daba cabida a las reclamaciones e informes oportunos por parte de otras entidades locales, administrativas o de particulares, se realizaba la aprobación mediante Orden Ministerial. Este esquema no cambió básicamente con el nuevo Reglamento de 3 de noviembre de 1978.

Pasando directamente al ámbito considerado, resalta enormemente la cantidad de municipios que, a pesar de la fuerte incidencia de la trashumancia y el peso específico de la ganadería tradicional, no cuenta con la aprobación de este primer documento legal y de reconocimiento de la existencia de vías pecuarias. En los cuadros anteriores se ha venido indicando cuáles son.

Por otro lado, gran parte de los municipios sin aprobación están gestionados por la Administración Forestal desde hace decenios (Patrimonio Forestal del Estado, ICONA,...). Tal es el caso de Cazorla, Hornos de Segura, La Iruela, Pontones, Santiago de la Espada y Segura de la Sierra, municipios todos ellos con muchos Montes del Estado o, en todo caso, declarados de Utilidad Pública. Esta relación tan directa, existente todavía, debe superar esta situación contradictoria. Así pues, y una vez que la Administración gestora es única (la Agencia de Medio Ambiente), la aprobación no debe demorarse.

No obstante, y dadas las nuevas circunstancias socioculturales y económicas actuales, debe redactarse un nuevo *tipo* de Proyecto de Clasificación en el que se mencionen, detalladamente, las propiedades públicas atravesadas y las vías de comunicación, logrando una solución a los terrenos afectados por los núcleos urbanos. En todo caso el estudio y la aprobación subsiguiente debe acometerse inmediatamente.

Para la consecución de este fin se hace necesaria la concurrencia de dos factores o circunstancias especiales. La primera radica en la propia Administración que gestiona directamente tanto el territorio como la propia titularidad de estas redes, asumiendo un compromiso de prioridad de actuaciones en orden a la recuperación de estos dominios públicos. La segunda consistirá, una vez recogida la anterior, en potenciar los servicios correspondientes con medios materiales y humanos adecuados a ese objetivo. La adecuada dotación de ambos aspectos tiene, en la práctica, tanta importancia como el primer factor aludido.

6.3.3. El sistema periférico de cañadas, una alternativa de acceso público singular

Aunque la revalorización de espacios rústicos, caminos rurales y senderos pedestres es un tema frecuentemente utilizado, dentro del enfoque de presente se consideran dos opciones diferenciadas, habida cuenta de que las redes ganaderas interiores al Parque Natural forman la base de los objetivos enunciados.

En efecto, el Parque Natural de Cazorla, Segura y Las Villas tiene sobrados valores para atraer, además del turismo tradicional -que en todo caso accede por carretera-, una afluencia de visitantes cada vez más selectos y exigentes

con la observación y el contacto con la Naturaleza.

Para desarrollar esta premisa bastan dos ejemplos: las rutas organizadas por compañías turísticas de varios días de duración y las expediciones deportivas por senderos peatonales a través de las vías pecuarias.

Las Sierras de Cazorla y Segura forman parte de los atractivos turísticos más notables de la geografía nacional y, por tanto, un lugar demandado natural y socioculturalmente. Otra característica estratégica radica en la proximidad y conexión con los territorios de la Meseta Central y estribaciones montañosas orientales.

Por estas circunstancias parece necesario y aconsejable *conectar* Andalucía con el resto de las Comunidades Autónomas limítrofes a través de itinerarios turísticos y rutas peatonales utilizando la red de cañadas. Esto como primera premisa, considerando los trayectos fuera de las carreteras existentes.

Merece tenerse en cuenta, también, que no se conecta un espacio natural o protegido cualquiera, sino el Parque Natural de mayor extensión de toda España.

Esta propuesta justifica sobradamente la inclusión del municipio de Villarrodrigo y de los Cuartos del Madroño, del Puente de Crespillo o de Peñaparda y de las Juntas. Esta circunstancia es potenciada, aún más, por la existencia de grandes cañadas en los términos limítrofes de Ciudad Real, en concreto Montiel.

Por tanto, se proponen como vías de conexión que podrían desempeñar este papel las siguientes:

- 6.101.01: Cordel de Andalucía.
- 6.101.04: Vereda de la Fuente del Borbotón.
- 6.65.02: Cordel de la Mancha.

Existen otras vías pecuarias que tras un detenido análisis de demanda y una organización adecuada de las mismas cumplirían un papel similar, aunque dentro de una escala local o comarcal. La segunda opción que se anuncia dentro de la Red Periférica de Cañadas consistiría en ese acercamiento de los núcleos y poblaciones próximas al Parque Natural.

A este fin se ha seleccionado, atendiendo a sus trayectos e itinerarios, una serie de redes pecuarias para cada municipio:

- En Villarrodrigo, dos
- En la Puerta de Segura, tres
- En Puente de Génave, una
- En Beas de Segura, una
- En Villanueva del Arzobispo, dos
- En Iznatoraf, una
- En Villacarrillo, dos
- En Santo Tomé, dos
- En Chilluévar, una
- En Cazorla, dos

- En Quesada, cuatro
- En Huesa, dos
- En Pozo Alcón, dos

6.4. PROPUESTAS ESPECÍFICAS

Del mismo modo que para los ámbitos anteriores, se exponen cuestiones alternativas y prácticas sobre la reutilización actual y futura de las vías pecuarias, así como de la problemática ganadera tradicional.

Para el caso que aquí nos ocupa, las Sierras de Cazorla y Segura, las propuestas que siguen obligatoriamente van a centrarse sobre circunstancias actuales directamente relacionadas con la demanda sociocultural de acercamiento al entorno natural.

De acuerdo con el Plan de uso turístico emanado del Plan Rector de Uso y Protección del Parque Natural se van a analizar, dentro de un marco metodológico global, unos usos compatibles con la finalidad de las vías pecuarias, cuales son los itinerarios turísticos y culturales bajo tres modalidades: *ecuestres, en vehículos todoterreno y peatonales*.

Se trata de localizar dentro del territorio del Parque Natural una serie de itinerarios o rutas, que obligatoriamente serán exclusivas y cuyo trazado se ajusta -en la medida de lo posible- a la red pecuaria preexistente.

Para la zona de alta intensidad ganadera y pastoral de Santiago de la Espada, Pontones y Segura de la Sierra, se enuncian una serie de medidas encaminadas a replantear seriamente la funcionalidad y existencia de las vías pecuarias. Puede afirmarse sin rodeos que esta zona de alta montaña por sus características geográficas y ambientales y por la idiosincrasia de sus habitantes mantiene viva una forma de ganadería antes muy común, es decir, la trashumancia entre los pastos de verano en la Sierra de Segura y las hierbas de invierno en Sierra Morena. Dicho trasiego de ganado es, curiosamente y debido a las condiciones topográficas, inverso al del resto de la España central.

La realización efectiva de una serie de itinerarios en las Sierras de Cazorla y Segura se fundamenta en la necesidad práctica de contar con una serie de puntos de salida/llegada, previamente definidos por el organismo rector y de acuerdo con las concesiones administrativas oportunas:

- Camping Llanos de Arance.
- Núcleo Urbano de Cazorla.

Antes de describir varios ejemplos concretos de itinerarios en el corazón del Parque Natural, es necesario precisar que:

- Los itinerarios están pensados para la época de máxima afluencia de público -estación veraniega-, caracterizada por buena climatología y larga duración del día.
- Las rutas que se señalan están muy interconectadas.

— Se trata de ofrecer una ruta explicativa de qué es lo que ha de verse a grandes rasgos, con implicaciones geográfico-administrativas, y nunca una descripción exhaustiva del recorrido.

— Se han elaborado sendos alzados de perfiles longitudinales, destacándose los tramos de vías pecuarias utilizados, la orografía esquemática, los elementos naturales o hitos que se atraviesan, las conexiones entre itinerarios, el tipo de trayecto viario (carretera, camino, pista,...) y la propiedad que se va atravesando, en especial los montes públicos con su característica toponimia.

— Como las conexiones entre itinerarios son múltiples, se han representado a trazos los trayectos comunes a dos o más rutas en el alzado del perfil.

Las modalidades de itinerarios se definen de la siguiente forma:

Como *rutas ecuestres* se entienden aquéllas en que, desde el inicio al final, los usuarios se desplazan a lomos de caballos preparados al efecto y guiados en grupo desde el Camping Llanos de Arance. En un futuro podrían ampliarse a otros lugares con distinto origen.

Los *itinerarios en vehículos* son los que se realizan en coches todoterreno adaptados al transporte público, cuya salida, en general, se realiza desde el Centro Urbano de Cazorla o desde el Museo Torre del Vinagre. El punto inicial también podría modificarse, pero siempre que los trayectos respectivos no varíen.

Las *rutas mixtas* son las que necesitan, hasta su comienzo, un desplazamiento en coches todoterreno. La recogida final se realiza de la misma forma.

En el Cuadro 17 se indican las características más generales de trece rutas consideradas, con especial alusión a las conexiones entre ellas, la longitud de

CUADRO 17. Caracterización de los Itinerarios en las Sierras de Cazorla y Segura.

DENOMINACION	LONGITUD	DIFERENCIA ALTIMETRICA	TIPO	CONEXIONES	Kms. V.P.	% V.P./ TOTAL	DURACION ESTIMADA
1. A Pontón Alto	47,1	800	Ecuestre	2,3,5	34,2	72,6	1 jornada
2. Pontones-Río Madera	87,6	1.000	Ecuestre	1,3,5	74,6	85,1	2 jornadas
3. Río Aguamulas-Las Canalejas	26,1	850	Ecuestre	1,2,4,5,6	20,2	77,4	1/2 jornada
4. Río Borosa-Central Eléctrica	24,5	560	Ecuestre	3,5,7,8,12	15,7	64,1	1/2 jornada
5. Campos Hernán Pelea-Roblehondo	66,3	1.130	Ecuestre	1,2,3,4,7,8	39,7	59,9	2 jornadas
6. Aguas Blanquillas-Membrillo	9,6	400	Ecuestre	3	1,3	13,5	1/4 jornada
7. Roblehondo	78,4	790	Vehículo	4,5,8,9,11	16,6	21,2	1/2 jornada
8. Laguna de Valdeazores por Guadalentín	89,3	760	Vehículo	4,5,7,10, 11,12	21,5	24,1	1/2 jornada
9. Nacimiento del Guadalquivir-El Chorro	51	700	Vehículo	7,13	18,7	36,7	1/2 jornada
10. Guadalentín	72,7	600	Peatonal-Vehículo	7,8,5	20,6	28,3	1/2 jornada
11. Fuente de la Umbría	59,3	850	Peatonal-Vehículo	7,8	15,6	26,3	1/2 jornada
12. Bajada del Borosa	98,5	630	Peatonal-Vehículo	7,8,4	28,5	28,9	1 jornada
13. A Tiscar	70,5	1.080	Peatonal-Vehículo	9	29,7	42,1	1 jornada
Total	780,9				336,9	43,1	

tramos de vías pecuarias utilizadas, el porcentaje de esta cantidad respecto al total del trayecto y una duración estimada de cada ruta. Finalmente se concluye que el trayecto medio recorrido por cada itinerario alcanza los 60 kms., y que el 43,1% de los kilómetros totales se efectúa por terrenos clasificados como vías pecuarias, objetivo marco señalado.

6.4.1. Los itinerarios ecuestres. Descripción y trazado

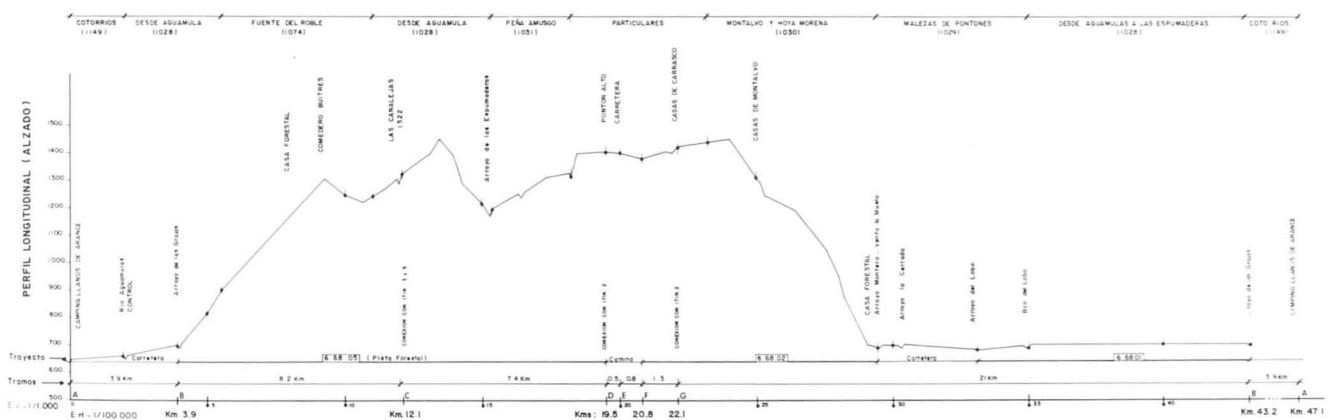
Sin lugar a dudas el caballo ha sido tradicionalmente el vehículo primordial en estas sierras. Ahora, y para los fines mencionados, vuelve a ser el animal ideal para estos desplazamientos, en los que la inteligencia, el conocimiento y adaptación al medio sobresalen especialmente.

Se propone una serie de rutas a caballo cuyo trazado se organiza básicamente en la Sierra de Segura y ajustadas a la demanda actual. Su denominación y longitud se refleja en el Cuadro 17:

1. Pontón Alto: 47,1 kms.
2. Pontones-Río Madera: 87,6 kms.
3. Río Aguamulas-Las Canalejas: 26,1 kms.
4. Río Borosa-Central Eléctrica: 24,5 kms.
5. Campos de Hernán Pelea-Roblehondo: 66,3 kms.
6. Aguas Blanquillas-El Membrillo: 9,6 kms.

De éstas se describen dos ejemplos con diferentes características y condiciones.

EJEMPLO 1. Itinerario a Pontón Alto



ITINERARIO ECUESTRE. Llanos de Arance-Pontón Alto. 47,1 km.

Partiendo del Camping, se toma por la pista forestal de la margen derecha del embalse en dirección al Río Aguamulas y la piscifactoría para pasar dicho río por un vado y, posteriormente, por el control forestal hasta el Arroyo de las Grajas. En este punto comienza un ascenso importante hasta los 1.300 m. por

la pista que lleva a la casa forestal de la Fuente del Roble, lugar de acogida o descanso en este trayecto.

Desde el arroyo mencionado hasta las proximidades de Pontón Alto se va sobre el *Cordel de Mirabueno (6.68.05)*.

En el monte público también denominado Fuente del Roble existe un comedero de buitres, lugar especialmente visitable por los caballistas con las debidas precauciones. Después se llega a las Canalejas, Arroyo de las Espumaderas y, finalmente, un camino que lleva a Pontón Alto, lugar que se visita y es punto de avituallamiento y descanso. Además, y si los márgenes temporales lo permiten, puede verse el nacimiento del río Segura (*6.68.14*) a través del *Cordel del Collado Castellón de Aroca o Cañada Cruz (6.68.04)*.

El punto siguiente en el recorrido son las Casas de Carrasco, a las que se accede desde la carretera JV-7043, que es a la vez el *Cordel del Collado de la Romana (6.68.02)*. Se continúa por esta vía pecuaria hasta las Casas de Montalvo, ya en franco y fuerte descenso, que termina en el Arroyo Montero y Venta de la Muela, donde se encuentra una casa forestal con la misma denominación que ese arroyo.

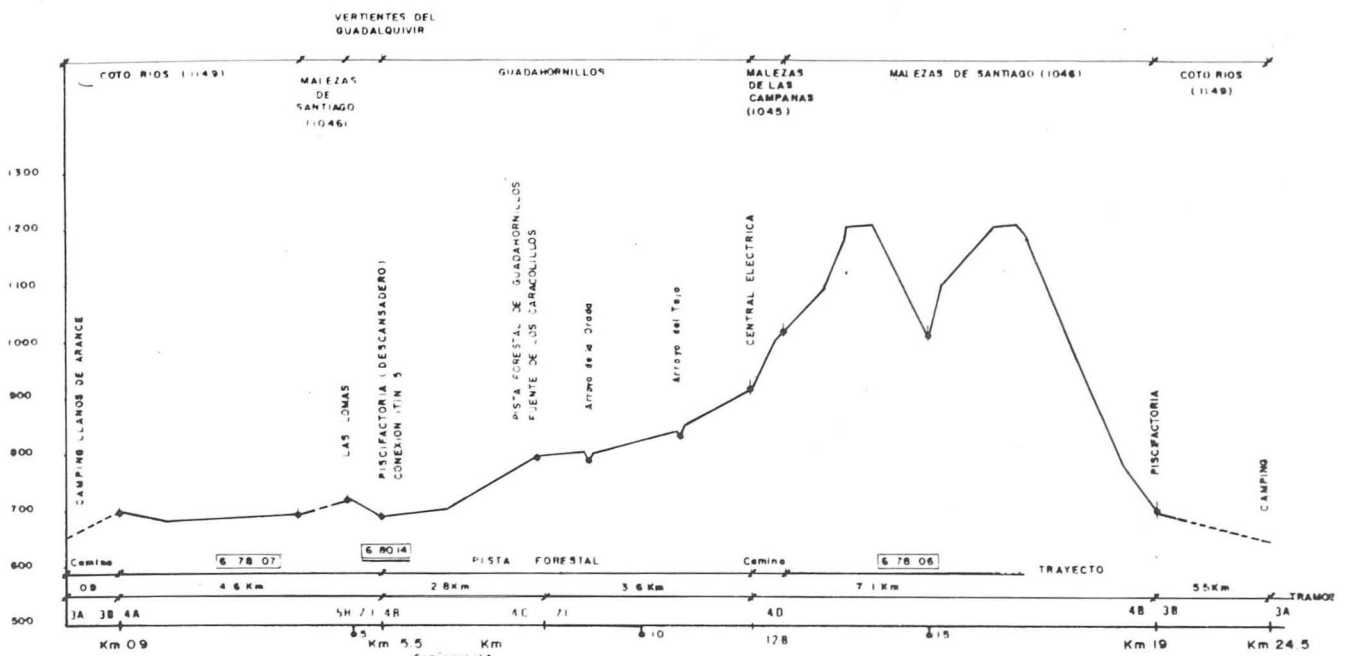
A partir de aquí, se sigue por la pista forestal de la margen derecha del embalse hasta confluír con el punto de cruce anterior junto al Arroyo de las Grajas y volver por el mismo trayecto hasta el Camping. Hasta dicho arroyo se va siguiendo la *Cañada Real (6.68.01)*, en gran parte desaparecida por su inundación.

Los paisajes que se atraviesan en este primer itinerario son interesantes por tres causas. De un lado se aprecia la actividad repobladora y de conservación del monte con las repoblaciones de pino carrasco y negral, junto con las masas de pino laricio que a partir de las Casas de Carrasco se suceden en sentido inverso. De otro, pueden observarse los numerosos enclaves olivareros y zonas de labor, tanto a media ladera como en las planicies montañosas, ejemplos claros de una agricultura marginal en continuo descenso y fuertemente tradicional. Finalmente, se divisan panorámicas hacia el embalse y la Sierra de Segura, además de las extensas llanuras de pastizales junto a Pontón Alto. Este itinerario ecuestre puede calificarse como de una dificultad media-alta, y su duración en verano alcanza la jornada completa a buen ritmo.

EJEMPLO 2. Itinerario del Río Borosa a la Central Eléctrica

Partiendo del mismo Camping en los Llanos de Arance se repite un tramo del itinerario anterior hasta el Arroyo Aguarroci, junto a Coto Ríos. Desde el mencionado arroyo se continúa sobre el *Cordel de Cotorríos (6.78.07)* con pinos carrascos de repoblación, hasta llegar a Las Lomas, donde hay una zona de olivar y de laboreo, para después bajar al puente de la piscifactoría.

En esa zona existió el *Abrevadero de la Junta del Borosa (6.80.14)* con 1,13 Has. Desde este punto comienza una ruta ascendente sobre una pista forestal



ITINERARIO ECUESTRE. Río Borosa - Central eléctrica. 24,5 km.

que llega hasta la Central Eléctrica del Borosa. En esta primera parte va cambiando alternativamente de margen del río con puentes sobre el mismo a base de madera. Aproximadamente a tres kilómetros de la piscifactoría llega la pista forestal de Guadahornillos, cerca del puente de los Caracolillos. Después se llega a la Cerrada de Elías, donde existe una fuente y un pequeño puente sobre el río. Se continúa remontando el río por la margen izquierda donde afluye el Arroyo del Tejo, denominado así porque hubo un enorme ejemplar hasta hace poco tiempo. En la solana inmediata quedan los restos, muy degradados ya, de un extenso y vetusto sabinar que no se regenera.

El último tramo conduce hasta la Central Eléctrica, una vez se encuentre debidamente reparado. No obstante, a todo lo largo del Río Borosa discurre un itinerario peatonal procedente de la presa y Laguna de Aguas Negras.

A partir de este punto se continúa por un camino de herradura unos 500 m. para alcanzar el *Cordel de la Escalera* (6.78.06) que va ascendiendo y descendiendo a media ladera del monte Malezas de Santiago a unos 1.000 m. de la margen derecha del río, en el paraje denominado Huelgas del Nidillo. Finalmente se produce una fuerte y continua bajada por dicha vía pecuaria hasta la piscifactoría, donde se continúa hasta el Camping en sentido contrario al inicial.

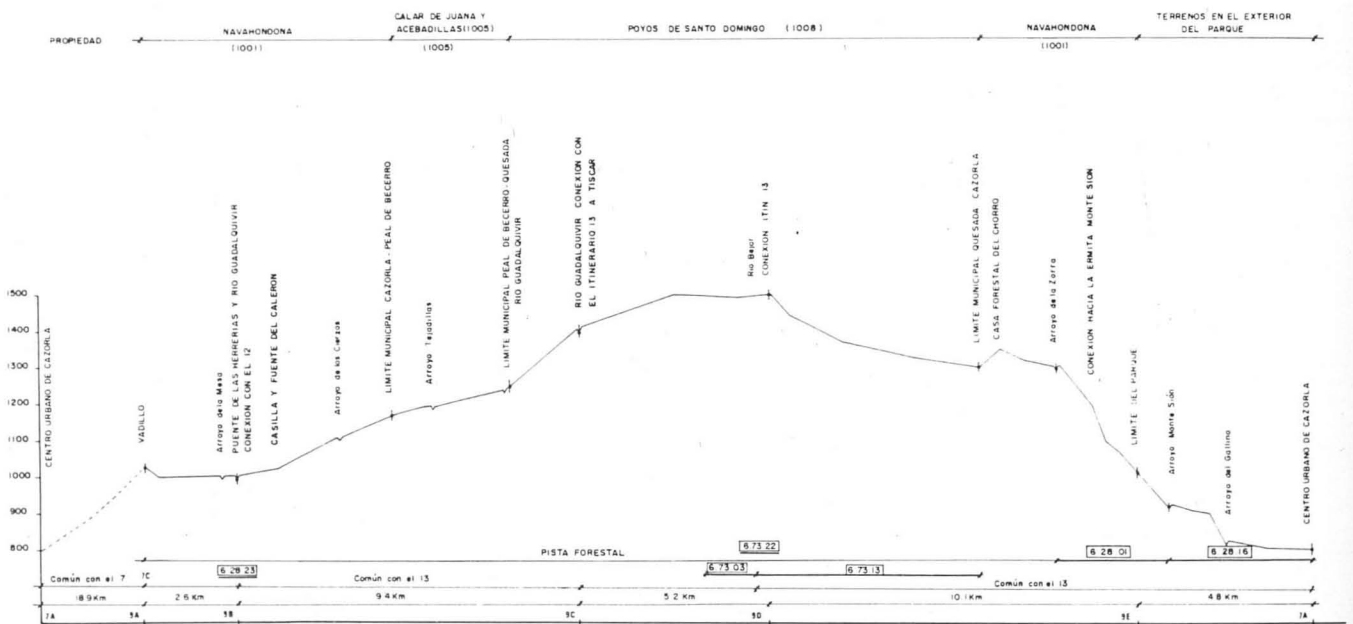
Este itinerario no pasa por ningún control ni por ninguna casa forestal; se considera de una accesibilidad media, aunque con un tramo difícil. La duración estimada sobrepasa las cinco horas.

6.4.2. Los itinerarios en vehículos y mixtos. Descripción y trazado

Se engloban aquí los siete itinerarios restantes; tres de ellos se realizarían en coches todoterreno y los cuatro siguientes de idéntica forma, pero incluyendo trayecto peatonal.

En ellos destaca la baja proporción de vías pecuarias utilizadas en estos recorridos en comparación con los anteriores. La explicación lógica está en utilizar los vehículos, exclusivamente, pistas forestales y carreteras, resultando la coincidencia más difícil.

EJEMPLO 3. Nacimiento del Guadalquivir-El Chorro



ITINERARIO EN VEHICULO. Nacimiento del Guadalquivir - El Chorro. 51 km.

Coincidente con otras rutas hasta Vadillo, continúa desde aquí tomando por la pista forestal que conduce al nacimiento del Guadalquivir en continuo pero suave ascenso paralelo a la margen derecha del río. Al llegar al Puente de las Herrerías, donde existe un Area de Adecuación Recreativa (A.A.R.), se pasa a la margen izquierda para llegar seguidamente a la Fuente del Calderón, lugar con magníficas vistas hacia el encajado valle. Un poco más adelante se pasa sobre el Arroyo de los Cierzos en donde el bosque de pino negral y laricio asociados da paso a otro en el que la primera especie escasea y la vegetación arbórea es poco densa. Estas características de la flora se mantendrán hasta llegar al Río Bejar.

Se pasa del término de Cazorla al de Peal de Becerro, y tras cruzar el Arroyo Tejadillas al de Quesada, volviendo a vadear el Guadalquivir en este límite municipal y por última vez en la conexión con la pista forestal del Chorro a Cazorla, lugar donde se puede dar un paseo a pie para ver su nacimiento. Se prosigue por dicha pista forestal, que poco después coincidirá con el *Cordel del Chorro a la Atalaya (6.73.03)* pasando junto al Río Bejar para llegar, seguidamente, al *Descansadero de Majada Grande (6.73.22)* desde donde inicia el descenso, trazado ahora sobre el *Cordel de Gilillo (6.73.13)* que discurre entre pastizales durante aproximadamente 4 kms.

Se adentra la ruta de nuevo en el bosque de laricio y negral para llegar al Arroyo del Chorro que forma límite municipal entre Quesada y Cazorla, desde donde puede visitarse el A.A.R. del Chorro y los magníficos paisajes del entorno. Finaliza aquí la vía pecuaria continuándose por la pista forestal, que se abandona en el punto en que el bosque da paso a zonas de pastizal y matorral, para seguir descendiendo, ahora de un modo más pronunciado, por la *Cañada Real del Alamillo (6.28.01)* y más tarde por la *Colada del Camino de Quesada (6.28.16)*, ya fuera de los límites del Parque Natural, con típicos paisajes olivereros que aparecen asociados a huertas tras cruzarse el Arroyo del Gallino, muy cerca de Cazorla.

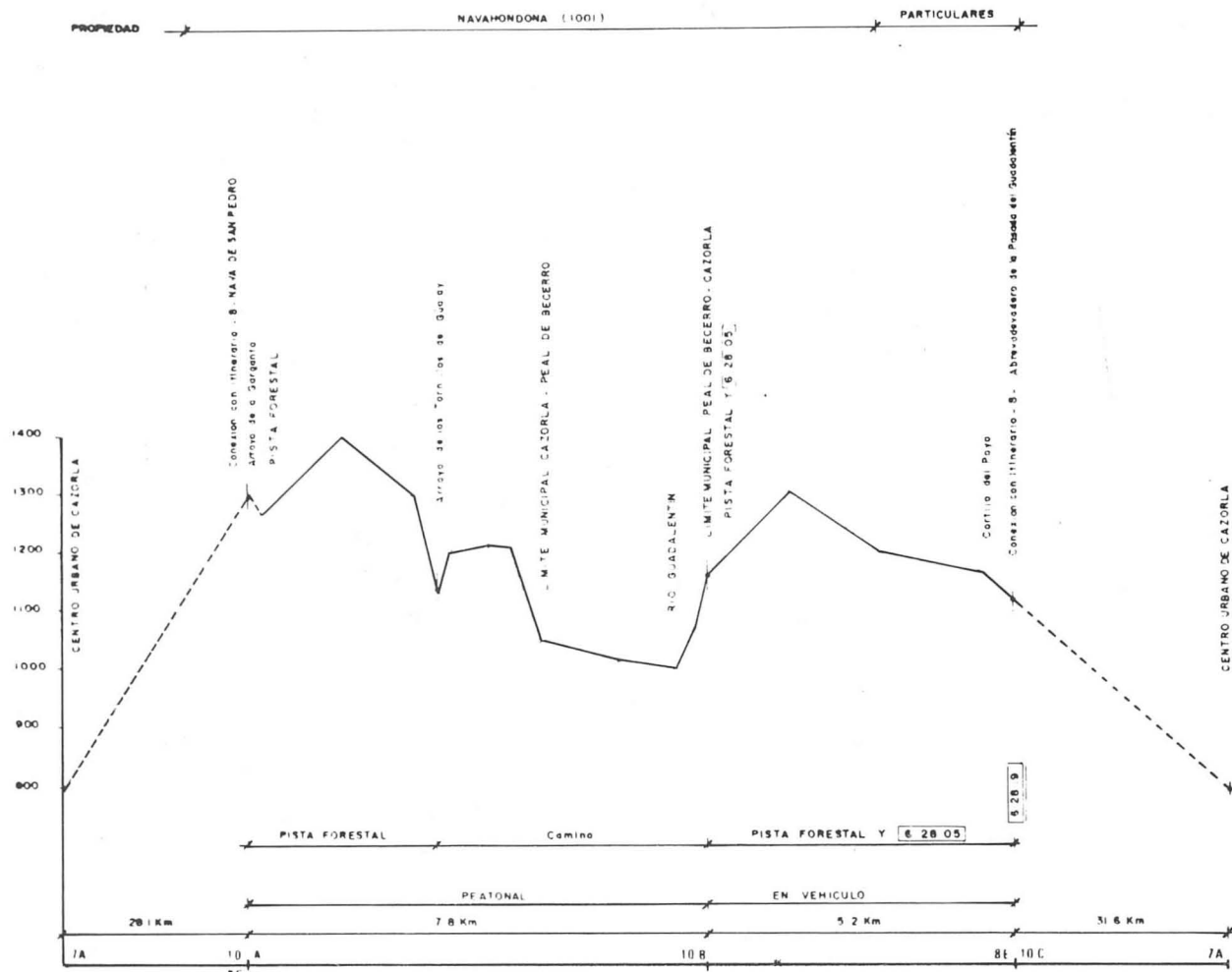
La duración de este itinerario se calcula en torno a las 5 ó 6 horas y su dificultad es media-alta al discurrir a veces por pistas forestales o caminos en mal estado.

EJEMPLO 4. Itinerario al Guadalentín

Una vez llegados a la Nava de San Pedro desde Cazorla, se inicia un recorrido peatonal descendente por una pista forestal que lleva a las inmediaciones del Arroyo de los Tornillos de Gualay entre un bosque de pino laricio y un paisaje realmente notable. Desde aquí se prosigue bajando de cota junto al Guadalentín hasta las proximidades del Arroyo Frío, que se cruza tras haber recorrido un área donde el pastizal y el matorral han dado paso a un bosque de pino laricio asociado al negral.

En este punto termina el recorrido peatonal para regresar en vehículo por una pista forestal construida en la otra margen del Guadalentín, sobre el *Cordel de Vistas Pintorescas ... (6.28.05)*, la cual conduce hasta el *Abrevadero de la Pasada del Guadalentín (6.28.19)*, desde donde se realiza la vuelta hacia Cazorla. Hasta la mitad de este último tramo descrito predomina el matorral, continuándose por un área de pastizal con un bosque de laricio ladera arriba.

La duración de este itinerario es de seis horas, como mínimo, según la parte peatonal. No presenta dificultades relevantes ni tan siquiera en su trayecto a pie, pues en buena parte se realiza por una pista forestal y en sentido descendente.



ITINERARIO MIXTO (PEATONAL-VEHICULO). Guadalupe. 72,7 km.

6.4.3. Las vías pecuarias en la Sierra de Segura. Necesidad de una ordenación urgente

Resta por mencionar la situación existente en los dos principales municipios ganaderos de la Sierra de Segura, a saber, Segura de la Sierra y Santiago-Pontones. Aunque anteriormente se han considerado como diferentes los antiguos términos municipales de Santiago de la Espada y Pontones, para este punto final es preciso reconocer una nueva situación legal y administrativa. Es necesario, en definitiva, realizar un *Plan de Reclasificación Actualizado de las Vías Pecuarias* de estos dos municipios que, además de soportar una amplia ganadería trashumante y existente en virtud de los ricos y extensos pastizales de montaña, constituyen el sustento de gran parte de la población actual y un aprovechamiento racional de los recursos.

Ya se indicó que los Proyectos de Clasificación no llegaron a aprobarse después de veintiséis años desde su redacción. Dado que las circunstancias administrativas han cambiado, se puede considerar de nuevo, y en base a la jerarquización de las vías recogidas en aquellos proyectos, el estado de una nueva Clasificación.

La legislación actual sobre vías pecuarias es, a pesar de todo, el único marco posible a utilizar, con un objetivo fundamental y genérico: *proceder en el plazo más breve posible a un deslinde y amojonamiento de las principales vías*, que son, en definitiva, aquéllas que se continúan utilizando por la ganadería trashumante.

Otra necesidad apremiante la constituyen las vías tradicionalmente conflictivas con los linderos. El ganado baja a principios de otoño, o cuando se acaban los pastos, hacia el Valle del Guadalquivir y sobre todo hacia las fincas ganaderas de Sierra Morena. A comienzos de verano, después de apurarse las hierbas de invierno y primavera, suben hacia la montaña con pastos más tardíos, frescos y de alta calidad.

En estas operaciones trashumantes se echan en falta señalizaciones adecuadas en carreteras y puentes, majadas e instalaciones para el ganado y una ayuda efectiva de la guardería rural.

Previo a estos nuevos Proyectos de Clasificación sería conveniente realizar un estudio sobre el Ganado Trashumante en la Sierra de Segura, efectivos numéricos y problemática actual. Basado en el Programa de Actuación Ganadera subsidiario del Plan Rector de Uso y Protección, sería uno de los pilares básicos de apoyo y ordenación de la cabaña ganadera en la Sierra de Segura.

ANEJO

SEVILLA, 8.91. (O.M. 1-III-1947)

Clave: 8.91.01

Denominación: CAÑADA REAL DE POCO ACEITE

Anchura (m): 75,22

Longitud (km): 11

Orientación: NE-SO

Superficie (has.): 82,7

Recorrido: 8.81.20/8.91.23

Usos existentes:

- Camino: 2,8 km.
- SE-112: 1,5 km.
- Tramo urbano: 6,7 km.

Conexiones: 8.81.20/8.91.21/SE-112 - SE-107/Canal del Valle Inferior/
8.91.08/FF.CC. Madrid-Cádiz/N-IV/8.91.10/8.91.02-8.91.16/8.91.23

Reducción a:

- 3,71 m: 10,5 Kms.
- 20,89 m: 0,5 Kms.
- 20 m: en tramo arroyo Ranillas/8.91.10 (O.M. 27-6-1964)

Observaciones: Descansadero del Vado de San Juan, innecesario

VALENCINA DE LA CONCEPCION, 8.96 (O.M. 25-IV-1962)

Clave: 8.96.01

Denominación: CAÑADA REAL DE LA ISLA MAYOR

Anchura (m): 75,22

Longitud (km): 7,2

Orientación: N-S

Superficie (has.): 54,2

Recorrido: T.M. 8.85 (8.85.01)/T.M. 40

Usos existentes: Camino

Conexiones: 8.85.01 / Camino del Antiguo FF.CC. de las Minas de Aznalcóllar al Guadalquivir/8.96.02/FF.CC. de Huelva - SE-510/Camino del Caño Ronco/T.M. 40 (Espartinas-8.40.01)

Reducción a: Vereda: 20,89 m.

Observaciones: En el proyecto de clasificación, se adscriben los 1.800 últimos metros del recorrido de la vía pecuaria conjuntamente de los T.M. de Valencina y Salteras. Esto no coincide con la cartografía 1:10.000

JEREZ DE LA FRONTERA, 2.20 (O.M. 30-III-1950)

Clave y denominación: 2.20.04. CAÑADA REAL DE ALBADALEJOS, CUARTILLOS, ETC.

Anchura (m): 75,22 mínimo

Longitud (km): 51,5

Orientación: O-E/N-S

Superficie (has.): 387,4

Usos existentes: Camino: 9 km; CA-501: 1 km; Camino: 21 km; CA-567: 0,2 km; Camino: 0,8 km; CA-567: 0,5 km; Camino, junto a la CA-567: 5 km; CA-567: 1,2 km; Camino, junto a la CA-567: 0,4 km; CA-567: 1,6 km; Camino, junto a la CA-567: 10,8 km.

Conexiones: F.C. Sevilla-Jerez - 2.20.01-2.20.31/8.20.79/CA-0435/N-342/2.20.42/ CA-501 - 2.20.80 - A - 4/2.20.29/CA-501/2.20.20/2.20.72/2.20.28/CA-501/2.20.73/2.20.27/Camino del Encinar de Vico/2.20.22/2.20.19/CA-501/Canal de Abastecimiento de Tempul/¿?/2.20.81/Río Guadalete/ 2.20.82/CA-5022/C-343/CA-503/2.20.84/CA-503/ 2.20.85/2.20.05. - S. José del Valle/2.20.26 - CA-0567/2.20.07-2.20.08/CA-0567/T.M.2.01.

Observaciones: a partir de su conexión con la 8.20.29 se denomina de los Cuartillos. A partir de 2.20.84 se denomina de la Arenosa. Algo después de S. José del Valle (Huerta de Rondino) se denomina Cañada Real del Boquete o Llanos del Valle. Al entrar en el T.M. 2.01 se encuentra con la continuación de la 2.20.11. Es continuación de la 2.20.01.

ARCOS DE LA FRONTERA, 2.06 (O.M. 20-V-1959)

Clave y denominación: 2.06.30. COLADA DE ALCALA A GRAZALEMA

Anchura (m): 50

Longitud (km): 6,2

Orientación: SO-N

Superficie (has.): 3,1

Usos existentes: Camino: 6 km; Desaparecida: 0,2 km.

Conexiones: 2.03.01/2.06.03/2.06.23/T.M. 2.11

Reducción a: Colada: 18 m.

Observaciones: El proyecto de clasificación, de un modo erróneo, la hace partir del T.M. 2.20, aunque en el croquis parte de la 2.03.01 algo después de penetrar en el T.M. 2.11, toma por la mojonera con el T.M. 2.26 (2.26.09)

HORNOS DE SEGURA, 6,43 (PROYECTO DE 1963 –SIN APROBAR–)

Clave y denominación: 6.43.04. CORDEL DE HORNOS EL VIEJO

Anchura (m): 37,61

Longitud (km): 9

Orientación: S-N/E-O

Superficie (has.): 33,8

Usos existentes: Camino: 0,9 km; Desaparecida: 0,5 km; Camino: 1 km; Desaparecida: 2,3 km; I-7: 0,3 km; J-704: 0,1 km; Camino: 1 km; Desaparecida: 2 km; Camino: 2 km.

Conexiones: 6.68.03/6.43.02/Caserío de Hornos el Viejo/6.43.13/I-7/Puente sobre el Río Hornos-J-704-JV-7046/J-704/6.43.08-Guadabraz/6.43.01-6.43.03-6.12.01-6.12.02

Observaciones: Es la variante establecida por la C.H.G. en sustitución de los interceptados por el Embalse del Tranco. En realidad mide unos 10.100 metros.

POZO ALCON, 6.70 (O.M. 18-III-1963)

Clave y denominación: 6.70.02. CORDEL DE LA FUENTE DEL GUADALENTIN

Anchura (m): 37,61

Longitud (km): 9,5

Orientación: S-N

Superficie (has.): 35,7

Usos existentes: Camino: 6,5 km; C-330: 0,9 km; Desaparecida: 4,2 km.

Conexiones: Norte del núcleo de Pozo Alcón-6.70.01/C-330 Canal del Norte/C-330/C-330/6.70.06/Embalse de la Bolera/Presa del Canal-T.M. 6.66 (Sierra de Almicarán)

Observaciones: En realidad su longitud es de 11,6 km. El tramo desaparecido resulta de su inundación tras la construcción del Embalse de la Bolera. Durante sus primeros 200 m va unida a la 6.70.04

