

5. VÍAS PECUARIAS

5. I. Descripción de la red de vías pecuarias.

Puede estimarse que la longitud total de vías pecuarias clasificadas en Andalucía en 1988 era de 26.937 km. (32% de la red nacional), ocupando una superficie de 100.291 Ha (34% de la red nacional). Solamente las provincias de Sevilla y Cádiz tienen aprobada a clasificación de vías pecuarias en todos sus términos municipales, no así las provincias de Almería y Huelva, donde falta un número considerable de ellas.

Centrándonos en las provincias objeto de este estudio, hay seis términos en la de Córdoba sin clasificación (Aguilar de la Frontera, Lucena, Monluquel Palenciana, Moriles y Puente Genil), en tanto que en la de Sevilla, como ya se ha dicho, todos los términos municipales están clasificados desde hace ya tiempo (entre 1932 y 1966); solamente uno ha sido clasificado "sin vías pecuarias": Villanueva del Ariscal.

La red de vías pecuarias sevillana, con un total de 6.009 km., supera a la red de carreteras y su superficie (25.594 Has) es más extensa que la de los Montes Públicos. Sevilla es una de las provincias con mayor densidad de vías pecuarias (4,29 Hm/Km²), ocupando el noveno lugar entre las españolas.

La mayor densidad corresponde a la margen izquierda del río Guadalquivir, confiriendo al territorio una importante reticulación que comunica todos los términos municipales mediante diferentes categorías viarias. Los núcleos urbanos generan estructuras radiales que permiten cualquier desplazamiento por el territorio sevillano.

La red de vías pecuarias de la provincia de Sevilla se estructura alrededor de la Cañada Real Soriana Oriental, que discurre en doble ramal a ambos lados del Guadalquivir, y sus prolongaciones y conexiones con otras áreas intra y extraprovinciales.

Las estructuras radiales características de los entramados cañariegos tienen como centros más llamativos en la provincia de Sevilla las poblaciones de Carmona, Motón de la Frontera, Ecija, Los Palacios, Puebla de Cazalla, Utrera y la propia capital. Además de los dos ramales de la citada Cañada Real, en el entorno de la ciudad de Sevilla convergen otros grandes ejes viarios:

- Sevilla-Osuna-Archidona (Málaga).
- Sevilla-Cádiz.
- Sevilla-El Condado (Huelva).
- Sevilla-Llerena (Badajoz).

En Córdoba, pese a la gran profusión de vías pecuarias de la provincia, la estructura general se presenta aparentemente menos organizada en sus grandes ramificaciones para abarcar todo el territorio. Sus características fundamentales son:

- La Cañada Real Soriana Oriental forma un eje Pozoblanco-Córdoba-Posadas, desde donde se bifurca hasta Sevilla por ambos márgenes del Guadalquivir.
- El citado eje enlaza fundamentalmente con Badajoz (por Llerena) y Ciudad Real (valle de Alcudia).
- En el resto de la provincia, estructura general de tránsito, sin entramados que reticulen llamativamente el territorio.

En un estudio reciente denominado "Las vías pecuarias en Andalucía. Oportunidades de tratamiento a nivel territorial", y realizado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, se establecen unas normas de actuación de carácter ambiental, tales como itinerarios turísticos y de ocio, recuperación paisajística, parques, acondicionamiento de riberas y cauces fluviales, pero también incluyen otras que pueden considerarse agresivas e incluso destructivas de la red de vías pecuarias, como son: recuperación lega para usos agrícolas, comunicación entre poblaciones, acceso a poblaciones y su ordenación, apoyo y complementación de infraestructuras existentes, usos industriales y cesión del terreno de las vías pecuarias a los ayuntamientos.

TABLA 22: ESTADO LEGAL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA (1969-1988)*

	TERMINOS CLASIFICADOS								
	Nº DE TÉRMINOS			LONGITUD VARIA			SUPERFICIE VARIA		
	1969	1982	1988	1969	1982	1988	1969	1982	1988
ALMERÍA	20	50	47	834	1645	1645	1682	5274	5274
CÁDIZ	42	42	42	4142	4142	4142	19028	19028	19025
CÓRDBA	70	70	70	4714	4714	4714	12914	12814	12814
GRANADA	144	189	189	2581	3215	3215	12433	12290	12290
HUELVA	6	30	30	304	1013	1013	732	2379	2379
JAÉN	100	90	90	3666	3935	3884	13517	15210	15210
MÁLAGA	30	97	87	1570	2264	2264	6113	7705	7705
SEVILLA	101	102	102	6009	6009	6009	15868	25594	25594
TOTAL ANDALUCÍA	513	670	657	670	26937	26886	80287	100294	100291
TOTAL NACIONAL	3247	4644	--	71626	83711	--	262393	297381	--

	TERMINOS SIN CLASIFICAR								
	Nº DE TÉRMINOS			LONGITUD VARIA			SUPERFICIE VARIA		
	1969	1982	1988	1969	1982	1988	1969	1982	1988
ALMERÍA	83	83	86	4000	1124	1181	900	3605	3788
CÁDIZ	--	--	--	--	--	--	--	--	--
CÓRDBA	5	5	5	--	236	236	--	717	717
GRANADA	54	9	9	700	224	224	1500	854	854
HUELVA	72	48	48	2400	1371	1371	6000	3219	3219
JAÉN	1	11	11	--	789	847	--	3049	3275
MÁLAGA	70	13	13	4000	216	214	12000	734	732
SEVILLA	1	--	--	--	--	--	--	--	--
TOTAL ANDALUCÍA	286	139	142	11100	3960	4074	20400	12178	12585

TOTAL NACIONAL	4849	3631	--	81000	40625	--	27200	123637	--
----------------	------	------	----	-------	-------	----	-------	--------	----

	TOTALES					
	LONGITUD VIARIA			SUPERFICIE VARIA		
	1969	1982	1988	1969	1982	1988
ALMERÍA	4834	2769	2826	2582	8879	9062
CÁDIZ	4142	4142	4142	19028	19028	19025
CÓRDBA	4717	4950	4950	12814	13531	13531
GRANADA	3281	3439	3439	11933	13144	13144
HUELVA	2704	2384	2384	6732	5598	5598
JAÉN	3666	4724	4731	13517	18259	18485
MÁLAGA	5570	2480	2479	18113	8439	8437
SEVILLA	6009	6009	5009	15868	25594	25594
TOTAL ANDALUCÍA	34920	30897	30960	100587	112472	112876
TOTAL NACIONAL	152626	124336	--	522593	421018	--

(*) Los datos de 1962 y 1982 están extraídos del n.º. 0 de "Cuadernos de Trashumancia", mientras que los de 1988 provienen de IARA, publicados en el Plan Forestal Andaluz de 1989. Las diferencias llamativas entre superficies y longitudes de los distintos años pueden ser ocasionadas por modificaciones en las clasificaciones, declaración de superficies excesivas, etc.

TABLA 23: LONGITUD Y SUPERFICIE DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE SEVILLA

	LONGITUD (km)	SUPERFICIE (Ha)	% KM	% HAS
CAÑADAS	1886	14186	31,4	55,4
CORDELES	1598	6010	24,6	23,5
VEREDAS	1821	3804	30,3	14,8
COLADAS	704	1186	11,7	4,6
DESCANSADEROS	--	400	--	1,6
TOTAL	6009	25594	100	100

TABLA 24: LONGITUD Y SUPERFICIE DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

	LONGITUD	SUPERFICIE	% KM	% HAS
CAÑADAS	379	2853	8,0	22,3
CORDELES	901	3388	19,1	26,4
VEREDAS	2545	5213	54,1	40,7

COLADAS	889	896	18,8	7,0
DESCANSADEROS	--	464	--	3,6
TOTAL	4714	12814	100	100

Una de las bases fundamentales en las medidas de conservación consiste en mantener la unidad y continuidad de la red en las mejores condiciones de uso para su principal propósito: el tránsito del ganado. Las propuestas de asfaltado y la despreocupación al generar cruces y solapamientos indican la pérdida de este objetivo de conservación, lo que puede causar un mayor deterioro en la red cañariega andaluza.

Según los datos que aporta esta publicación, en los 20 municipios que integran el área Metropolitana de Sevilla hay 73 vías pecuarias afectadas por carreteras locales (77%), comarcales (7,8%) y nacionales (15,2%), con un total de 180'125 km.

La densidad de carreteras en el área Metropolitana (Tabla 25) es obviamente muy superior a la de cualquier otra zona, situación ésta que no es totalmente extrapolable al resto del territorio; no obstante, puede decirse que la intensidad de las agresiones que recibe es muy elevada.

5.2. Rutas utilizadas por los cordeleros o "cuneteros"

El número y tamaño de los rebaños que integran este colectivo, las estrategias en cuanto a alimentación, parideras, recorridos, arrendamientos de pastos, etc., son muy variables, pero tienen en común el intenso aprovechamiento que realizan de las "veredas de carne", fundamentalmente en las provincias de Sevilla y Cádiz.

Este régimen seminómada conlleva unos comportamientos tan peculiares que incluso plantea problemas a otros ganaderos con diferentes modelos de gestión.

Los conflictos con ganaderos locales y, sobre todo, con agricultores son habituales. Los temas de discusión se refieren a las anchuras legales de las vías pecuarias, a la utilización agrícola de sus superficies, a la apropiación y cercado de abrevaderos, a la invasión de fincas privadas, a la interacción con otras vías de comunicación, etc. Muchas de las disputas se resuelven con denuncias y, en algunos casos, se llega a situaciones violentas.

La información sobre trazados y anchuras legales de las vías pecuarias se transmite frecuentemente de forma oral, aunque algunos de los ganaderos consiguen los Proyectos de Clasificación de las vías pecuarias de los términos que transitan, garantizando así la corrección de sus movimientos pecuarios.

Los recorridos no se repiten en las diferentes campañas, puesto que los itinerarios dependen de factores que sufren variaciones interanuales:

- Disponibilidad de pasto en las "veredas de carne"
- Disponibilidad de fincas para arrendar, con aprovechamiento de rastrojeras, barbecheras u otras superficies pastables.
- Distribución de las lluvias en el territorio de campeo.
- Disponibilidad de agua en las cañadas o en las fincas arrendables.

Oportunamente enterados de la situación del año -los ganaderos se desplazan con facilidad y los flujos de información entre ellos son muy ágiles-, comienza el movimiento del rebaño con una planificación que no suele exceder de algunas semanas. Sobre el terreno se van resolviendo los recorridos o los arriendos, los turnos de descanso el saneamiento, la paridera, etc., buscando siempre la optimización de los resultados económicos del rebaño en este sistema que mezcla la trashumancia/trasterminancia con el nomadismo.

TABLA 25: SUPERPOSICIÓN DE CARRETERAS Y VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE SEVILLA

MUNICIPIO	Nº VIAS	KM.C.LOC	KM.C.COM.	KM.C.NAC.	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	--	5,3	9,45
Dos Hermanas	5	188	--	--	24,1
Gelves	2	1,7	--	037	1,7
Gines	1	--	--	--	0,37
Mairena de 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	--	--	29,85
S. Juan Aznalfarache	3	4,1	3,8	--	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	27,32	180,12

A continuación se describe el recorrido efectuado por uno de los "cordeleros" más representativo y conocido entre ellos, aunque presenta ciertas peculiaridades en cuanto a la gestión del rebaño que pueden diferenciarlo, a su vez, de algunos otros.

Este rebaño está compuesto por 1.600 ovejas segureñas, bien adaptadas a este ritmo anual, complementado con algunas cabezas de caprino que ayudan a sacar adelante a los corderos rechazados por la madre. El esquila ("la pela"), suele realizarse en la localidad de procedencia, único momento en el que el rebaño se acerca a su población de origen.

El descanso de los pastores se organiza en turnos de dos o tres días, ritmo que es alterado cuando al final de la primavera y durante el verano las temperaturas suben demasiado, de manera que el rebaño sesteaba durante casi todo el día (período de luz) al cuidado de un único pastor.

Este ritmo cambia durante la permanencia en fincas arrendadas que, dependiendo de sus características, pueden necesitar más o menos vigilancia.

El origen del recorrido se localiza en la provincia de Cádiz, dentro del término municipal de Arcos de la Frontera. Desde la "Casa e a Torrecilla", en las proximidades del embalse de Arcos, comienza el desplazamiento hacia el Norte, atravesando la carretera de servicio del embalse y la base de la línea férrea de Arcos de la Frontera. Al descender del Cerro del Tesorillo y cruzar la carretera N-342, entra en el término de Bornos, cuya población bordea por el Oeste yendo por la Vereda de la Cruz Espérida (8 m). En el alto del Cerro de Salvatierra, lindando con Espera, empalma con la Cañada de los Porqueros (29,89 m), prácticamente cerrada por la vegetación arbustiva en

muchos tramos; tras pasar frente a las ruinas de Carija y cruzar la carretera C-343 recorre otros tres kilómetros, primero por Espera y posteriormente por Villamartín; penetra en la provincia de Sevilla por Utrera, por la Cañada Real de Ubrique a Sevilla (75,22 m), hasta alcanzar la Venta Churriqui, donde empalma por diversos caminos con la Vereda de El Coronil o de los Monteros (20,89 m).

Utilizando carreteras y caminos, sortea el embalse de la Torre del Águila hasta empalmar con el cortijo La Cañada y con la Cañada Real de Ubrique a Sevilla, que queda cortada por dicho embalse. A pocos kilómetros se desvía hacia el Oeste, y por la Cañada Real del Prado Gallego (75,22 m), tras rodear el Cerro Malausta, alcanza el Canal Bajo del Guadalquivir, que bordea hasta la hacienda "La Capitana".

Atraviesa los términos de Los Palacios y Villafranca y Alcalá de Guadaira siguiendo por la Cañada de los Palacios y la de Matalafrena y, por el Cordel de los Gallegos, se acerca a los olivares de Utrera y el sur de Alcalá de Guadaira, donde se detectan numerosas agresiones agrícolas, y vertidos de basuras y escombros, con reducción de la anchura viaria hasta 6 metros en algunos tramos. Sigue por el Cordel de Utrera a Carmona, que queda muy reducido por los cultivos agrícolas y el camino rural. En el límite de términos entre Alcalá de Guadaira y Carmona se cruza con la Cañada de Motón, con importantes intrusiones agrícolas que tradicionalmente han generado problemas. La Cañada de Utrera (33,44 m) continúa hacia el Norte compartiendo su superficie con un camino rural hasta la loma de Torroi; desde aquí abandona la cañada remontando el Arroyo de Alcaudete hasta la Vereda de Ronquedo o de Sevilla, desde donde da comienzo la maraña urbana de Carmona. Sale de esta población y retorna el itinerario por el Cordel de las Barcas (33,44 m), acompañando la vía del tren y el camino rural del Norte de Carmona.

En estos tramos resulta evidente la continua batalla entre ganaderos y agricultores: las franjas de vía pecuaria que son cultivadas son sistemáticamente "comidas" por los rebaños que transitan por ella. Al llegar a Guadajoz los rebaños se desvían hacia el este, bordeando durante diez kilómetros el Canal del Guadalquivir; cruzan posteriormente el río Guadalquivir y llegan a la finca Matallana, donde arriendan pastos en las proximidades de Lora del Río. Desde aquí, tras "saltar" el núcleo de Lora del Río, comienzan el descenso aeoaráfico hacia el Sur, recorriendo el denominado Cordel de la Campana (37,61 m), en el término de Lora del Río, y el Cordel de Lora del Río, en el de La Campana (propuesto, 15 m). En todo este tramo entre las dos poblaciones la carretera acompaña el viaje, con sus habituales cruces y solapamientos. El Cordel de la Pedrera o de la Carretera del Caballo (75,22 m con propuesta de reducción a 20,89 m) recorre el término saliendo por el límite municipal de La Luisiana. En la finca de La Cigüeña arrienda el aprovechamiento de pastos durante un variable período de tiempo. Desde La Cigüeña hay una vuelta hacia el Norte, a Lora del Río, donde arriendan pastos hasta diciembre.

El recorrido no siempre es cíclico, dada la incertidumbre de los viajes que durante largas temporadas se cifren exclusivamente a vías pecuarias, con movimientos que dependen más de la disponibilidad de alimento que de desplazamientos entre puntos concretos.

En años anteriores este mismo ganadero recorrió numerosas veredas en la provincia de Cádiz, y lo hizo siguiendo aproximadamente este calendario: en enero se desplazó entre Arcos de la Frontera y Medina Sidonia, donde se quedó durante dos meses. Las condiciones favorables hicieron que el rebaño volviese a desplazarse hacia el Norte, aprovechando los pastos de las vías pecuarias hasta el mes de junio. En verano, de junio a octubre, movió su rebaño entre Medina Sidonia, Jerez de la Frontera y Arcos de la Frontera. Desde este último término, y según el desplazamiento antes descrito, el rebaño "cordeleó" hasta Lora del Río, donde permaneció en las fincas arrendadas de Matallana y Las Hoyas, continuando posteriormente su ruta hacia La Campana.

5.3. Desplazamiento a la estación de ferrocarril

Los rebaños que embarcan en Belmez proceden de tres zonas y siguen diferentes rutas hasta llegar a la estación:

a) Los primeros en embarcar tienen la finca en el Caserío de los Llanos, entre los municipios de Fuente Obejuna y Hornachuelos, en la linde con Mesas del Castaño, Valdeinfierno y el cortijo de las Agujas. Tardan dos días y medio en llegar a la estación, y acceden a ella por vías Secuarias siguiendo este itinerario: Caserío e los Llanos Hornachuelos Mesas del Castaño Valdeinfierno Carretera de Azuaga Cortijo de las Agujas (o Agudas) Dormida en Tejar, de Argallón Piconcillo Casa Alta del Molinillo Cañada del Gamo dormida en Ojuelos Bajos, por detrás del cementerio - Doña Rama (sesteo) Estación Belmez.

b) La siguiente cabaña en el embarque procede de dos fincas, una situada en el término municipal de Peñarroya (El Boñal) y otra localizada en Monterrubio de la Serena (Badajoz), en la ribera del Zújar; los dos rebaños se juntan en Peñarroya, y tardan dos o tres días en llegar a la estación. Vienen desde Monterrubio de la Serena por la Vereda Real hasta Hinojosa del Duque Fuente Obejuna (Monterrubio Dehesa Alcantarilla Zújar Vereda a Valsequillo Fuente

Obejuna Cordel a la Estación de Belmez).

c) Por último embarcan las merinas de un matrimonio que inverna en el propio municipio de Belmez (finca de Alicante Bajo), por lo cual el desplazamiento es mínimo.

En el retorno de la campaña de 1994 tan sólo hubo un embarque de ganado trashumante en la estación de ferrocarril de Belmez, realizado el día 7 de junio. Dicha estación se encuentra a las afueras del pueblo en un grave estado de abandono. No existen cercados ni muelles que faciliten el manejo del ganado. Dos grandes edificios derruidos sirven para encerrar el ganado. Desde ellos se llevan poco a poco los pequeños hatos que han de entrar en cada vagón. Entre los dos edificios en ruina se alzan tres grandes moreras que permiten un descanso a la sombra cuando las tareas de embarque se prolongan hasta el mediodía. La ausencia de un muelle de embarque se solventa mediante cancillas para contener los rebaños y el ya típico tablón con travesaños que emplean la mayoría de los ganaderos en todas las regiones trashumantes. Al menos en este año no han existido quejas por parte de los ganaderos acerca del estado de los vagones, que han venido limpios, desinfectados y ninguno de ellos deteriorado.

5.4. Importancia social de las vías pecuarias. Problemática

Las vías pecuarias, debido a su elevada densidad y su inevitable presencia física, han,- jugado un importante papel en la dinámica social del medio rural. En general, la utilización no pecuaria de la red cañariega ha propiciado un deterioro en muchos casos irreversible. La débil defensa de este bien de dominio público durante largos periodos ha conducido a la actual situación, en la que la demanda de tierras cultivables y suelo urbanizable, el incremento de las redes de comunicación y la presión general sobre ellas han llevado a situaciones en muchos casos de difícil solución.

La presión de la agricultura presenta dos frentes diferentes: los grandes propietarios colindantes que aran las vías pecuarias para incrementar su producción y la de muchos agricultores con economías paupérrimas y sin recursos de tierras que las utilizan para estos u otros fines. La situación actual se ve favorecida por la falta de control y vigilancia, de forma que únicamente el uso trashumante ha marcado los límites. Algunas denuncias y problemas locales que saltan periódicamente a la Prensa recuerdan la conflictiva situación de las vías pecuarias en Andalucía.

En cuanto a los aprovechamientos ganaderos, el ejemplo más claro lo representan los muchos "cordeleros" o "cuneteros" que, al carecer de tierras propias, se desplazan durante todo el año por amplios territorios pastando en las vías pecuarias. Este sistema les permite alimentar pequeños hatos con muy escaso coste durante determinados periodos de tiempo, pasados los cuales arriendan fincas para aprovechamiento de rastrojeras o barbechos. Tan peculiar punto de vista conlleva numerosos problemas (desarraigo, desprotección, primitivismo, etc.).

También siguen vigentes otras modalidades de aprovechamiento en las vías pecuarias de Andalucía que proporcionan algunos incrementos de la renta familiar en economías modestas.

Además de los pastos existen otros aprovechamientos, como los de bellotas, chumberas y palmitos, que se utilizan como ayuda a la renta familiar o bien directamente para consumo propio. De la misma forma, la recolección de caracoles puede convertirse en complemento de rentas desde el punto de vista económico o social.

La recogida del corcho en las vías pecuarias suele constituir un aprovechamiento reglado, bajo la modalidad de concesión administrativa. Su alta rentabilidad ha condicionado un mayor control sobre su explotación.

La utilización de las vías pecuarias como vivienda es una forma de ocupación tradicional que en algunos casos (Cañada Real Soriana Occidental, entre Córdoba y Almodóvar del Río) constituyen auténticas barriadas donde se conocerán las familias humildes que acudieron a cultivar grandes fincas durante épocas de penuria. En otros casos, es la expansión urbana la que acaba incluyendo las vías pecuarias en la vorágine inmobiliaria.

La importante densidad de vías pecuarias y su distribución territorial son una tentación a la que las distintas administraciones han sucumbido. Muchas de las vías de comunicación interprovinciales, provinciales o locales ocupan las "veredas de carne", dificultando enormemente e incluso imposibilitando su utilización pecuaria. Existe una clara tendencia en la actualidad a utilizarlas para completar o mejorar las comunicaciones locales, destruyendo grandes superficies pastables e incrementando la peligrosidad del tránsito ganadero.