

**ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE
CRITERIOS PAISAJÍSTICOS EN LA RED DE
VIAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA**



Autoría del Proyecto:

© Secretaría General de Ordenación del Territorio y Sostenibilidad Urbana (SGOTSU).
Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía. 2018.

Elaboración y edición digital:

Universidad de Sevilla. Centro de Estudios Paisaje y Territorio (CEPT).

Dirección Facultativa:

María Fca. Gámez Ramírez. Jefa de Servicio de Planificación Regional y Paisaje.

Marta de Chiclana Rodríguez. Asesora Técnica de Planificación Regional y Paisaje.

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio.

Dirección Científica:

Belén Pedregal Mateos. Geógrafa. Universidad de Sevilla.

Jesús Rodríguez Rodríguez. Geógrafo. Jefe de Estudios del CEPT.

Investigadores:

Ana Coronado Sánchez. Arquitecta. CEPT.

Irena García Vázquez. Historiadora. CEPT.

Juan José Domínguez Vela. Geógrafo.

Carmen Venegas Moreno. Geógrafa. CEPT.

ESTUDIO PARA LA DETERMINACIÓN DE CRITERIOS PAISAJÍSTICOS EN LA RED DE VIAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA



ÍNDICE

1. Justificación, estructura y contenidos del estudio

2. La experiencia paisajística de recorrer un camino o vía pecuaria

2.1. La percepción del paisaje.

2.2. La identificación de algunas experiencias internacionales y nacionales relacionadas con la clasificación, designación, diseño o tratamiento de vías pecuarias o caminos rurales desde una perspectiva paisajística.

2.3. Recopilación de fuentes para el análisis y la valoración de las vías pecuarias en Andalucía desde una perspectiva paisajística.

3. El potencial paisajístico de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía

3.1. Reconocimiento básico de recursos: la Red existente

3.2. Encuadre territorial y paisajístico

3.3. Clasificación de las vías pecuarias de Andalucía atendiendo a su potencial paisajístico

3.4. Hacia una red de itinerarios paisajísticos regionales a través de las vías pecuarias

4. La consideración del paisaje en las políticas e instrumentos relativos a las Vías Pecuarias de Andalucía

4.1. Tratamiento de la dimensión paisajística en los planes y programas relacionados con las vías pecuarias en Andalucía

4.2. Diseño de un proceso metodológico tipo para la intervención en las vías pecuarias desde el paisaje

5. Realización de una propuesta de uso y disfrute paisajístico de una vía pecuaria en el entorno de la ciudad de Sevilla

5.1. Planteamiento inicial y contextualización del estudio piloto

5.2. Análisis y caracterización paisajística del cordel de Gambogaz y su entorno

5.3. Diagnóstico del cordel de Gambogaz

5.4. Criterios para la cualificación paisajística del itinerario

1. JUSTIFICACIÓN, ESTRUCTURA Y CONTENIDOS DEL ESTUDIO

El objetivo principal de este trabajo consiste en seguir avanzando en los estudios relacionados con la preservación de los valores históricos y patrimoniales de las vías pecuarias y la incorporación de nuevas funcionalidades atendiendo a la dimensión paisajística que estas vías poseen.

En este sentido, este trabajo ofrece una aproximación inicial a la dimensión paisajística de las vías pecuarias estableciendo en primer lugar un marco teórico de referencia donde se destaca el valor intrínseco del aprecio al paisaje a partir de su recorrido. Dicha reflexión permite destacar el relevante papel que las vías pecuarias pueden jugar en la búsqueda de nuevas funcionalidades asociadas al disfrute del paisaje.

En segundo lugar, se aborda el potencial paisajístico que la red de vías pecuarias de Andalucía posee a partir del análisis, reconocimiento y clasificación de estas vías. Igualmente se realiza una primera identificación de itinerarios paisajísticos regionales que pueden contribuir al reconocimiento de la diversidad paisajística de la región.

En tercer lugar, se realiza un recorrido por las políticas e instrumentos relativos a las vías pecuarias con el objeto de identificar la consideración que del paisaje se realiza en los mismos y que pueden servir como base para el desarrollo de futuras actuaciones encaminadas a la puesta en valor y uso social de estos itinerarios públicos. Este apartado recoge además el diseño de un proceso metodológico básico para la intervención en las vías pecuarias desde el paisaje.

Finalmente, se realiza un estudio piloto centrado en una propuesta de uso y disfrute del paisaje de la vía pecuaria cordel de Gambogaz que forma parte del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla. Este estudio incluye el establecimiento de unos criterios y catálogo de ideas para la cualificación paisajística del itinerario.

2. LA EXPERIENCIA PAISAJÍSTICA DE RECORRER UN CAMINO O VÍA PECUARIA

2.1. La percepción del paisaje

Se inicia este estudio, realizando un breve recorrido sobre la percepción del paisaje y su proceso de aprehensión y comprensión en movimiento. También, se intenta responder a porqué el hecho de recorrer andando una vía pecuaria es un método adecuado de conocimiento para percibirla en todo su contenido paisajístico. Finalmente, se sugieren algunas indicaciones, a modo de objetivos operativos, que permita entender el significado o carácter paisajístico de una vía pecuaria.

2.1.1. La percepción del paisaje: aspectos básicos

En general, se considera que, para percibir el paisaje, además de capacidad innata, se necesita cierto grado de sensibilidad y cultura; no depende sólo del nivel de conocimiento o entendimiento del sujeto, debe al menos desplegar, entre otras cualidades, un cierto grado de sensibilidad, de experiencia individual y colectiva, de referentes culturales... La sensibilidad necesaria para percibir el paisaje se entiende como manifestación natural de la inteligencia, de la forma de ver y de disfrutar del mundo¹. De modo que se requiere un cierto diálogo entre sensibilidad y cultura para que la experiencia de percibir se torne consciente y se traduzca en una actividad o compromiso con el espacio vivido.

En este proceso dialéctico entre sujeto y espacio vivido interviene la conciencia y su complejo funcionamiento, favoreciendo el reconocimiento de los lugares recorridos, su rememoración, y su integración mediante un sistema de signos y señales con origen en la propia cultura del sujeto.

Explica M.J. Ortega Chinchilla (2010) que se pueden distinguir tres niveles en cuanto a las relaciones que se establece con el paisaje según I. Luginbühl; una escala global fundamentada en la cultura; una escala local que deriva de las relaciones que vinculan al hombre con el medio; y una escala individual según la cual, cada persona experimenta el paisaje de forma subjetiva.

En suma, pues, se considera que el paisaje percibido es una respuesta sensible del sujeto resultado de su propio nivel cultural. De esta manera lo expone V. Furnelle (2010) como “fruto de una historia cultural que permite asociar distintos esquemas a una complejidad de relaciones”. Es decir, realizar una relación sensible entre lo que está delante de los ojos con una imagen mental, o una imagen recuerdo, o una representación mental en cierta manera esquemática. De modo que cada cultura tiene su propia visión y percepción del espacio vivido o paisaje. Se ha dicho que en el caso de la cultura occidental contemporánea su visión del paisaje es muy intelectualizada y se percibe más a partir de ideales, aspiraciones y expectativas que de la observación diaria del entorno cotidiano (Español, 2007).

¹ En este sentido, y concretamente, en Europa Occidental hubo que esperar a que se desarrollara una cierta manera de ver el espacio a través de la invención de la perspectiva óptica y de la valoración de los fenómenos lumínicos y cromáticos en pintura para que se empezaran a contemplar los lugares como objetos de placer estético (Maderuelo, 2005).

2.1.2. El paisaje en movimiento: proceso perceptivo

La información relativa al paisaje recorrido llega al sujeto a través de su sistema de receptores que a su vez es filtrada por el conjunto de valores individuales y colectivos. A partir de ello se elabora una imagen mental que influye en la decisión y el comportamiento sobre el medio habitado, vivido o recorrido. Dicha imagen mental tiene como referencia aquellos objetos que despiertan o fundamentan la atención. En esta operación perceptiva, ciertas imágenes estimulan la emoción y se descartan otras, bien sea por similitudes o por diferencias y así se llega a organizar el espacio atravesado o recorrido.

De modo simplificado se puede decir que el proceso se genera siguiendo el siguiente esquema:

1. Reteniendo información de la experiencia del espacio recorrido de modo fragmentario.
2. Fijándola mediante señales generadas en la propia actividad cerebral/afectiva.
3. Considerando el contexto del observador o sujeto: usuarios habituales, periódicos, u ocasionales y sus propias cualidades de sensibilidad, cultura y forma o estado físico saludable.

En la selección de las imágenes mentales de los paisajes recorridos, aunque la vista es soberana, la base de esta relación se encuentra en el conjunto de los sentidos (la vista, el oído, el gusto, el tacto) y en la memoria social (historia, origen, mitos...); y en general viene mediatizada por la experiencia personal, especialmente en la cultura occidental. De modo que la vista, selecciona, ordena, categoriza objetos y dota de significado lo que se ve, siguiendo modelos aprendidos o pautas culturales. Así que la selección de hitos, perspectivas, relaciones visuales, en general obedecen a un modelo establecido desde una lógica cultural. Así se perciben los colores, las formas, las texturas, los patrones, etc. que conforman el paisaje vivido. En relación con el paisaje sonoro no tiene una organización espacial, sino temporal, y respecto al paisaje táctil, en general viene apoyado en el entorno próximo e inmediato o afectivo. Y finalmente, el paisaje de los aromas, muchas veces, trata un entorno cercano y afectivo, pero también puntualmente puede extenderse a ámbitos de mayor escala. No obstante, en todos los casos se trata de un proceso trayectivo continuo y dinámico entre sujeto (individuo) y objeto en movimiento (paisaje) fruto de la observación y el reconocimiento o identificación; una artealización o interpretación de la realidad según el geógrafo Alain Roger (2007).

2.1.3. La descripción del paisaje en movimiento como recuerdo personal

Al principio del siglo XVIII surgen los primeros intentos de establecer una relación teórica y práctica entre el caminar, el territorio y sus paisajes. De modo que se llega a decir que el espacio vivido es experimentado en gran medida en movimiento por un sujeto que lo codifica y dota de significado, siendo a su vez este sujeto transformado por dicha experiencia sensorial. En este sentido, según el autor M. Kessler (1999) la forma contemporánea más auténtica de conocer el paisaje es recorrerlo a pie, pues, el acto de caminar o pasear mantiene, en la cultura occidental, una relación preferente con el paisaje, al menos desde el siglo XVIII, y está estrechamente vinculada a las ideas filosóficas procedentes de la época de Ilustración. Aunque ciertos autores afirman que a lo largo de la historia cada medio de transporte ha inducido a una manera distinta de percibir o concebir el paisaje y a relacionarse con él (Desporte, 2005).

En general el resultado de las percepciones recibidas a lo largo de un recorrido que se lleva a cabo andando es una experiencia donde se da preferencia a la esfera de los recuerdos. La interpretación del recorrido de un itinerario está basada en un proceso trayectivo, fruto de la creación de un orden lineal discontinuo que recoge experiencias limitadas a lo visual y contienen distintas constantes que favorecen su lectura. De modo que todo paisaje que se recorre andando tiene una estructura o delimitación espacio/temporal y posee un gran valor descriptivo; una estructura narrativa fluida generada mediante asociación y disgregación de ideas enlazadas unas con otras de manera espontánea, personal y subjetiva, y a una escala de proximidad o inmediatez. Así pues, en la percepción del recorrido se opera selectivamente, es decir, se elige solo algunos elementos o aspectos significativos del paisaje; entre otros, ciertas referencias o puntos singulares del entorno que resultan llamativos para la atención y que suelen disponer de una carga de significado más o menos importante.

Además, el desplazamiento tiene el poder de crear formas y de comprender los elementos del paisaje en todo su significado y perspectivas; vista lateral, frontal, rodear, estar dentro, o situarse fuera, bajar o subir y finalmente la cuarta dimensión que se entiende como el tiempo que transcurre mientras se desarrolla la secuencia visual. Así, el itinerario paisajístico se desarrolla a modo de una construcción mental, sólo perceptible mediante secuencias temporales encadenadas.

En general el grado de legibilidad del paisaje recorrido depende en cierta manera de la facilidad en que se identifique sus secuencias temporales y se integren en sus tramos, sus hitos, sus bordes o límites... dentro de un esquema global que a su vez se apoya en las experiencias sensoriales del sujeto que conectan directamente con los recuerdos presentes y pasados para finalmente extraer de todo ello un sistema de orientación a modo de croquis. De modo que en un itinerario se encuentra un inicio, un final, tramos, límites, umbrales, hitos, elementos (Appleyard, Lynch y Myer, 1971).

2.1.4. Andar por las vías pecuarias como una manera natural y primigenia de vivir el paisaje

La forma más sencilla de argumentar esta idea es señalando que se trata de un paisaje surgido a lo largo de un camino de ganado que en origen está formulado para facilitar el traslado de animales al paso lento del andar o al ritmo del pastor que los dirige. Se entiende que estos caminos eran, en otro tiempo, lugares simbólicos (símbolos públicos y áreas de cuidado, según Yi-Fu Tuan (2018)) donde se desarrollaba la vida de ciertas comunidades nómadas. Y en este caminar trashumante se progresa al ritmo propuesto por los lugares; unas veces con paso rápido, a veces lento y siempre de acuerdo o en sintonía con la diversidad del territorio que se atraviesa.

No obstante, otra respuesta quizás más compleja se puede elaborar a partir de la explicación de las siguientes cuestiones:

1. Andar es un rasgo básico y específico de la existencia humana; afirmación de la vida y de la libertad de movimiento en el espacio. Y con esta libertad de caminar se puede ir de un lugar a otro con un objetivo determinado o vagar sin rumbo.

2. Además, andar es la primera experiencia de vida que implica tomar conciencia del espacio próximo o afectivo, de habitarlo, de atravesarlo y, a la vez, supone el modo más natural de retener y memorizar el espacio recorrido y en general está al alcance de cualquier persona.
3. También, caminar permite desarrollar todas las capacidades de percepción del paisaje; desde la configuración de un esquema mental hasta su comprensión global. Es decir, que el acto de andar permite explicar las percepciones visuales, sonoras, táctiles y gustativas que dicha experiencia proporciona, aunque siempre condicionadas por el sustrato cultural, las características del momento vivido, así como del estado de ánimo y las condiciones de forma física que posea la persona que realiza tal recorrido.
4. Asimismo, caminar puede considerarse una forma y método perceptivo de conocimiento del entorno basado principalmente en las asociaciones de ideas generadas por las propias condiciones de la marcha. Ello, y su ritmo lento, facilita un conocimiento detallado y minucioso de los espacios que se recorren a diferentes escalas espaciales y temporales de manera original e improvisada. Es decir, el propio cuerpo como sistema de medición de las coordenadas antropológicas fundamentales (espacio/tiempo) que permiten descubrir la verdadera dimensión espacial de las distancias.
5. En la experiencia de andar, el paisaje se extiende a medida que se desarrolla el camino y nociones relacionadas con la distancia, como son la proximidad o la lejanía, toman una impronta subjetiva que guarda relación con la propia posición del caminante. Es decir, que es el caminante quién organiza permanentemente un aquí en relación con un allí, una familiaridad con la proximidad y una extrañeza con lo distante. De modo que el caminar trastoca en cierto sentido la separación entre el estar fuera y el estar dentro del paisaje, entre sujeto y objeto.

En general se puede decir que, al recorrer un paisaje, este se codifica y dota de significado siendo a su vez transformado el caminante por dicha experiencia sensorial. Además, ese significado o núcleo de sentido puede llegar a tener una dimensión social cuando permite a los individuos identificarse unos con otros por medio de esta experiencia emocional y de esta manera considerar estos lugares como espacios o paisajes propios.

6. Es más, en los últimos años, profesionales de la arquitectura del paisaje (Stalker/Observatorio Nómada) con precedentes en corrientes culturales y artísticas occidentales que se desarrollaron en la segunda mitad del siglo XX, como el Situacionismo y el Land Art, explican que el acto de andar en grupo proporciona nuevas claves que permiten profundizar en su interpretación; una experiencia que facilita el desarrollo de nuevas formas de comprender los lugares de una manera sensible e imaginativa y en la cual el camino es utilizado como hilo conductor. En esta experiencia sucede que la atención no es siempre uniforme. De modo que las escenas recorridas, aunque sean de manera casual o espontánea, despiertan una curiosidad desigual, quedando en la memoria una impresión compuesta de detalles concretos y de una idea general más o

menos abstracta que se puede recordar, describir, interpretar o verificar y se configura bajo la forma de un relato.

Recientemente, ciertas tendencias cercanas a la actividad deportiva y ecologista se muestran atraídas por lugares considerados de interés paisajístico, cultural o histórico, y entienden que pasear, andar pausadamente es una manera de conocerlos, además de una experiencia física y mental saludable. Influidos por estos postulados postmodernos, se redescubre el caminar como fuente de estímulos y la lentitud como elección vital o filosofía de vida que permite percibir la belleza del camino en sí. Esto es, la extensión del paisaje en sus márgenes y detalles insignificantes. Se trata de una visión estética o contemplativa de la naturaleza asociada a una emoción vivencial enriquecedora y agradable que aporta calidad de vida, en línea con los planeamientos que recoge el Convenio Europeo del Paisaje (2000) y en los cuales insiste el presente trabajo.

2.1.5. El paisaje que se recorre andando o a ritmo lento: objetivos operativos

El paisaje que bordea un camino o una vía pecuaria no puede ser percibido en su totalidad de manera instantánea o inmediata, porque los elementos y atributos que lo conforma se despliegan en el espacio y en el tiempo, pero una vez realizado el recorrido se pueden determinar sus valores y significados. Para abordar las claves relacionadas con su significado o carácter habría que conocer la respuesta a algunas cuestiones principales:

1. ¿Cómo valorar el paisaje atravesado por una vía pecuaria teniendo en consideración las muchas y complejas variables que la conforman?
2. ¿Cómo se estructura su contenido paisajístico existente o latente, teniendo en consideración que será percibido en movimiento y principalmente mediante el sentido de la vista?
3. ¿Cuáles son los mejores puntos para situar el inicio del recorrido o determinados puntos de observación, de manera que proporcionen una imagen global y potente del espacio que recorre?
4. ¿Cómo determinar los tramos singulares de una vía pecuaria de manera que permitan entender los distintos paisajes que atraviesa y que informen de modo indicativo, de sus valores y potencialidades relacionados con sus componentes significativos?
5. ¿Cuáles son los nodos o umbrales que permiten delimitar tramos paisajísticos diferenciados, fronteras, bordes, enlaces o intersticios de manera que no escapen a la observación?
6. ¿Cuáles son los hitos, lugares conspicuos o elementos significativos de las vías pecuarias que atribuyen valor al paisaje y cómo potenciar su cualificación según sea su localización, disposición, accesibilidad...?
7. ¿Es la vía pecuaria un elemento más del paisaje de tal modo que lo dota de contenido vernáculo y significación histórica convirtiéndola en recurso para el ocio y el contacto con

la naturaleza?, o expresado de otro modo ¿es la vía pecuaria solo un eje que conduce a un lugar, o es un lugar en sí misma?

A partir de estas preguntas se pretende avanzar en el establecimiento de un proceso metodológico que permita, en relación con la red de vías pecuarias de Andalucía en general y en relación con el cordel de Gambogaz en particular, la identificación de los componentes y atributos del paisaje en movimiento que la conforman, la capacidad escénica que posee su trazado y sus mejores secuencias, los puntos de observación o miradores dónde se sitúan sus vistas emblemáticas, los principales recursos paisajísticos, ... de manera que sea posible revelar y transmitir su carácter para contribuir al disfrute social de las vías pecuarias.

2.2. La identificación de algunas experiencias internacionales y nacionales relacionadas con la clasificación, designación, diseño o tratamiento de vías pecuarias o caminos rurales desde una perspectiva paisajística.

A continuación, se recogen algunos ejemplos internacionales de buenas prácticas en relación con senderos, caminos o itinerarios no motorizados que podrían ser extrapolables a las vías pecuarias de Andalucía.

En este sentido se han recogido 5 ejemplos que recogen distintas situaciones de interés en relación con el diseño y creación de redes de rutas no motorizadas:

- a. La creación de itinerarios por espacios de gran valor natural y ambiental.
- b. El diseño de senderos multiusos por áreas urbanas próximas.
- c. El establecimiento de redes de caminos en las proximidades de localidades por iniciativa de la población.
- d. Diseño de elementos y estructuras para utilizar en los caminos y senderos.

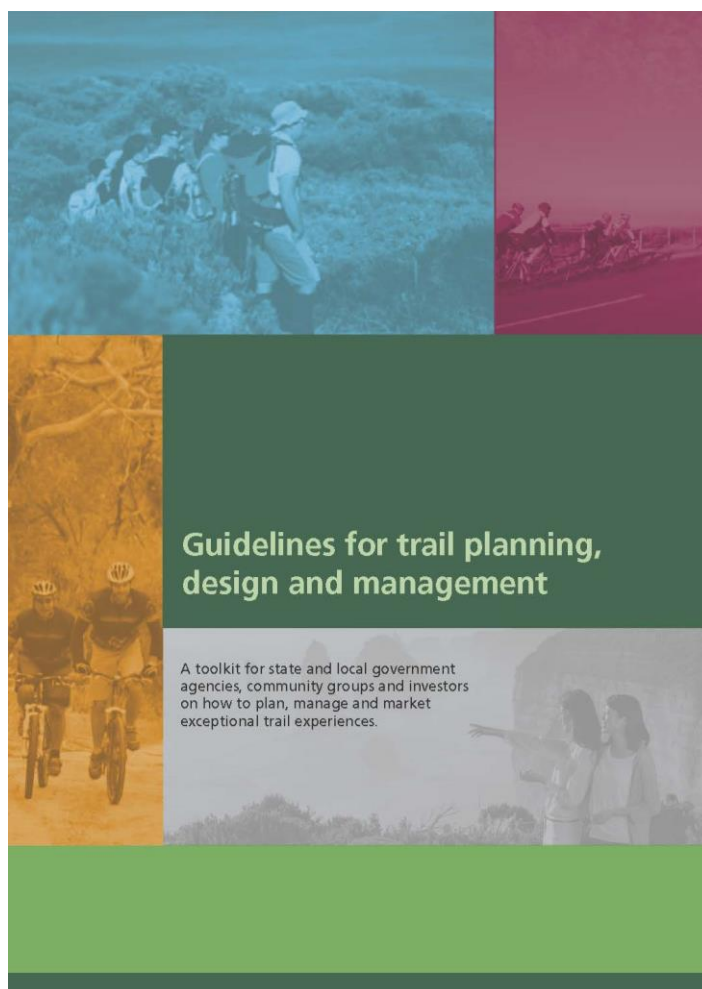
2.2.1. La creación de itinerarios por espacios de gran valor natural y ambiental

En relación con los documentos consultados que abordan la creación desde los gobiernos regionales o locales de redes de caminos y senderos que transcurren por espacios de alto valor ambiental, natural y paisajístico, son especialmente relevantes los ejemplos australianos, debido a la existencia de un elevado número de parques naturales y espacios protegidos en este extenso país.

En este sentido, destacan los planes de caminos y senderos de ciudades como Gympie, en el estado de Queensland o Mildura en el estado de Victoria, así como la estrategia de gestión de caminos de los parques nacionales y reservas del estado de Tasmania, entre otros.

Finalmente, se ha seleccionado como ejemplo representativo las *Directrices para la planificación, diseño y gestión de senderos de la región de Barwon South West* (Guidelines for trail planning, design and management, 2015) por reunir las siguientes características:

- Es un documento complejo y completo que aborda de una manera integrada desde la planificación de la red hasta su posterior administración y puesta en valor por parte de diferentes agentes económicos.
- Ha sido acordado y redactado de manera coordinada por parte del gobierno regional y de los nueve gobiernos locales que componen la región.
- Plantea un proceso de participación activo en la toma de decisiones como una de las claves fundamentales en el éxito posterior de esta iniciativa.
- Aporta un conjunto de herramientas para la planificación, administración y explotación económica dirigida a los diferentes agentes implicados: agencias gubernamentales estatales y locales, grupos comunitarios e inversionistas.



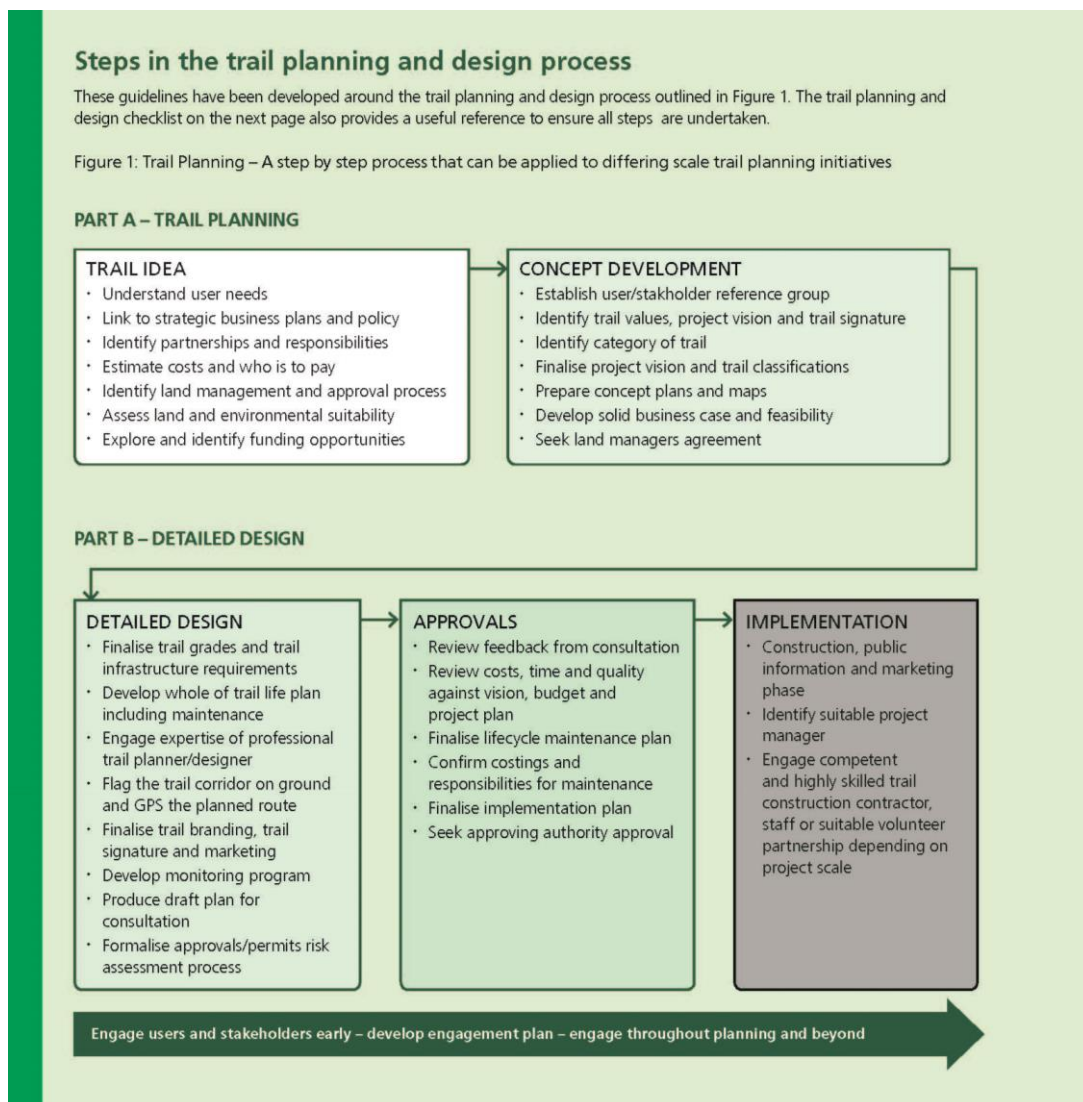
La región de Barwon South West tiene una gran riqueza de espacios naturales de gran valor: bosques nativos, plantaciones de pinos, áreas de alta precipitación, cursos de agua estacionales y costas escarpadas. Es importante destacar que la mayoría de los senderos se centran en áreas de interés ambiental y cultural o cerca de los principales centros de población.

Esta circunstancia inspira los dos principios rectores del documento:

- Los senderos son atracciones clave para visitantes nacionales e internacionales y apoyan el estilo de vida saludable de las comunidades locales de la región.
- Antes de considerar una nueva iniciativa de senderos, ya sea mejorando un sendero existente o construyendo uno nuevo, es importante asegurarse de que la propuesta sea sostenible y accesible.

El documento considera que la adhesión a estos principios ayudará a atraer a un grupo de usuarios deseado, minimizará la posibilidad de daños ambientales y maximizará las oportunidades de financiación.

En la primera parte de este documento se abordan las categorías de senderos y los tipos de usuarios y se recoge la información relativa a la legislación y la planificación estratégica que marcan las líneas básicas para la planificación, el desarrollo y la gestión de rutas y senderos en la región de Barwon South West. La segunda parte del documento se centra en los criterios y la orientación de las nuevas propuestas de senderos, así como para el mantenimiento de los senderos existentes.



En lo que respecta al interés para la sociedad que puede tener la creación de una red de caminos y senderos, el documento plantea las siguientes ideas fundamentales:

- La demanda de senderos recreativos está creciendo ya que ofrecen una amplia gama de beneficios para nuestras comunidades y el medio ambiente. La salud social, la condición física, la gestión y la conciencia ambiental, la preservación cultural y la economía pueden beneficiarse de los efectos y experiencias que ofrecen los senderos recreativos.
- Los senderos presentan oportunidades sobresalientes para la educación y la interpretación.

Finalmente, en el documento se otorga un papel de gran relevancia a la participación ciudadana de todas las personas afectadas e interesadas en el proyecto, abogando porque dicha participación sea activa y real como uno de los factores fundamentales para el éxito futuro de las acciones realizadas:

- La planificación, el desarrollo y la gestión de senderos involucran a varias organizaciones, grupos e individuos que tienen interés o que pueden ser socios en el proyecto.
- La identificación de las partes interesadas y el análisis de su influencia es un paso fundamental que permite el desarrollo de métodos apropiados de participación.
- Los proyectos que incluyen una consulta genuina y transparente tienen más probabilidades de ser exitosos, ya que las partes interesadas pueden probar ideas u opciones y, con frecuencia, aportar consejos e influencia para producir un resultado mutuamente aceptable.
- Un buen proceso debe proporcionar una comprensión clara de las opiniones de las partes interesadas sobre qué decisiones de gestión se pueden tomar y cuáles requieren mayor discusión. La satisfacción del usuario será una medida clave del éxito del sendero.
- Una buena participación temprana permitirá el debate y garantizará que se tomen decisiones de colaboración y generará confianza, buena voluntad y contribuirá a la asistencia futura.
- El compromiso temprano también establecerá la base para el apoyo de la comunidad, las empresas y las agencias asociadas para el monitoreo de senderos, el mantenimiento del ciclo de vida y otra asistencia liderada por la comunidad.

2.2.2. El diseño de senderos multiusos por áreas urbanas próximas.

En muchas de las grandes ciudades de América del Norte se han desarrollado programas de senderos y recorridos que conectan las distintas áreas urbanas y espacios libres que las conforman.

Un ejemplo de interés es el desarrollado en la ciudad de Toronto (Canadá), en la que el Ayuntamiento, a partir de la planificación existente de carriles bici, ha ido creando una red de senderos de usos múltiples que contempla la mejora de los ya existentes, así como la creación de casi 75 kilómetros nuevos de senderos. El documento de planificación oficial de la ciudad recoge esta red de carriles bici y el sistema de senderos de usos múltiples asociado como un elemento clave de la red de transportes sostenibles de la ciudad, no solo para mejorar la movilidad sino también para favorecer el disfrute cotidiano de la población.

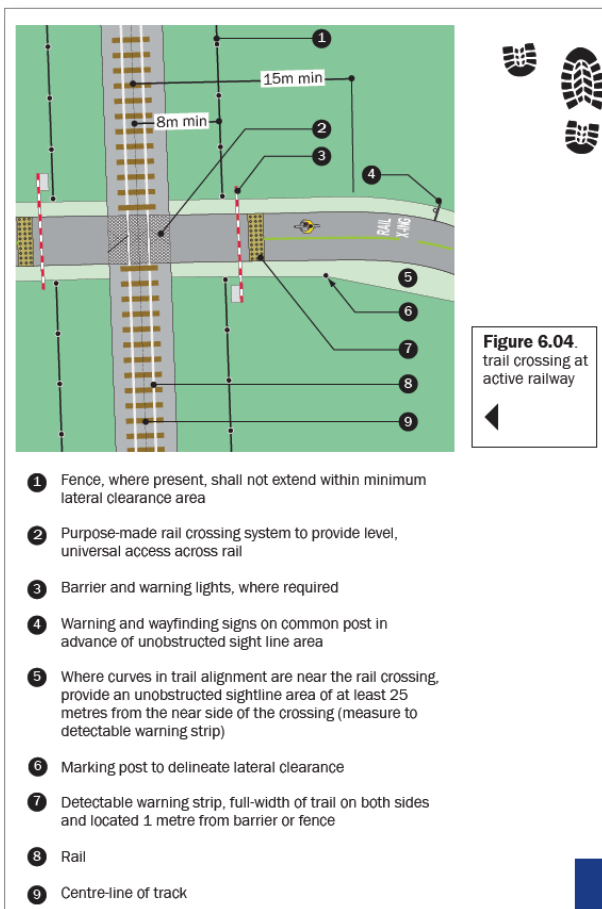
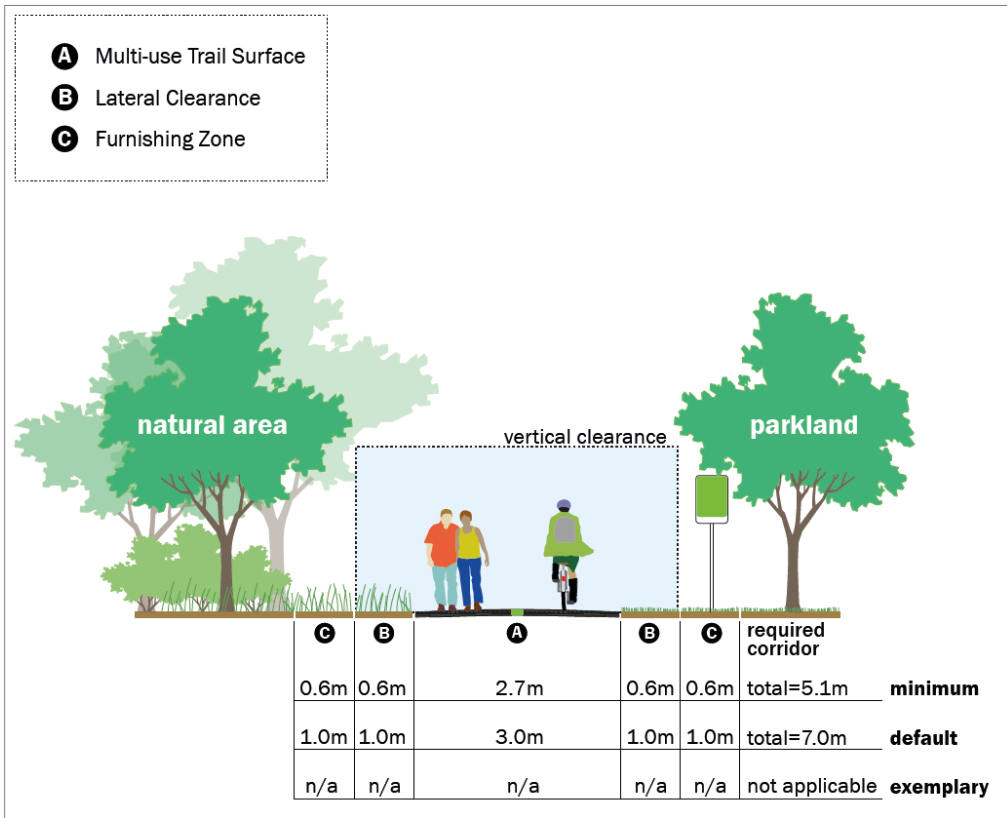
En este contexto se ha considerado como ejemplo de interés el documento denominado “Toronto Multi-Use Trail Design Guidelines”, una guía de diseño de senderos multiusos para la ciudad cuya idea principal se basa en rutas de superficie dura y fuera de la carretera, que forman una red de transporte alternativa al tráfico motorizado, que discurren por toda la ciudad, y donde también se desarrollan actividades recreativas.

Para ello han establecido un sistema de clasificación de senderos que categoriza los usos y que facilita las opciones de diseño.

<p>SECONDARY</p> <ul style="list-style-type: none"> • local connections • feeder or tributary routes 	<p>catchment area: smallest</p> <p>user volumes: lowest</p> <p>mix of user-types: average</p> <p>site features: typical</p> <p>special uses: none</p> <p>seasonal variation: typical</p>
<p>PRIMARY</p> <ul style="list-style-type: none"> • connects different parts of the city • collects traffic from secondary trails • connects with other primary trails 	<p>catchment area: large</p> <p>user volumes: medium to high</p> <p>mix of user-types: average</p> <p>site features: minor features or amenities may be present</p> <p>special uses: special uses may occur if no closure is required</p> <p>seasonal variation: typical</p>
<p>HIGH-CAPACITY</p> <ul style="list-style-type: none"> • may perform any or all of the functions of primary and/or secondary trails • collects traffic from primary and secondary trails • trail may be a destination or attraction itself 	<p>catchment area: largest</p> <p>user volumes: highest</p> <p>mix of user-types: varies</p> <p>site features: significant attractions, features, and/or amenities may be present</p> <p>special uses: various special uses may be accommodated including those that may require temporary closures or special permits</p> <p>seasonal variation: atypical patterns of use depending upon site features present</p>

Se realiza una consideración del uso de los senderos por los usuarios y se plantean las instalaciones para que se correspondan con los diferentes tipos de usuarios: cuántos puede haber en el momento de mayor uso, si todos lo hacen a las mismas horas, si usan el mismo modo de transporte, ... a partir del análisis de esos criterios se establecen las propuestas de diseño.

La guía recoge por tanto unas ideas orientadoras sobre el diseño geométrico de las instalaciones de senderos según sus características: lineales, con secciones transversales, bordes, curvas... proporcionando un conjunto de configuraciones tipo de diseño. Así mismo establece también criterios para situaciones especiales como senderos con cuestas empinadas, senderos que atraviesan zonas muy húmedas, senderos donde existen raíces de grandes árboles muy próximas, senderos que atraviesan espacios naturales, senderos paralelos a carreteras de mucho tráfico, senderos paralelos a vías de ferrocarril, senderos que atraviesan espacios con torres eléctricas, ...



2.2.3. El establecimiento de redes de caminos en las proximidades de localidades por iniciativa de la población.

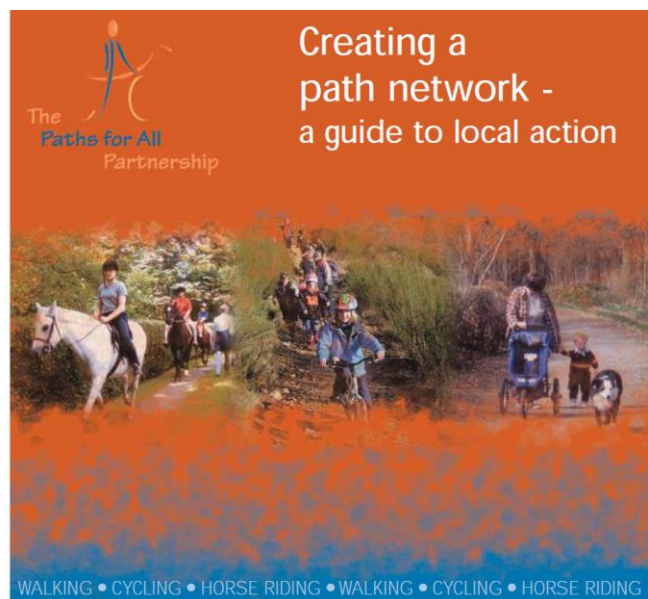
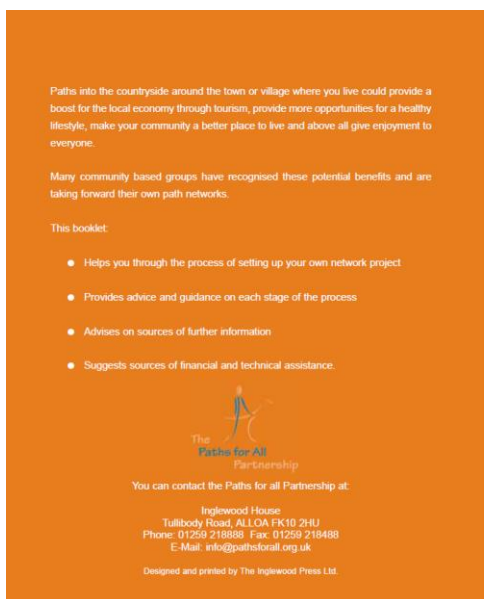
En Escocia, a partir de la reforma de la Ley Agraria de 2003, se ha realizado un planteamiento general para desarrollar un sistema de caminos principales, proporcionando un marco básico de rutas que permitan al público el acceso al territorio. Este marco básico de rutas se vinculará y apoyará en redes más amplias y se conectará con nuevas que se creen. El objetivo final es establecer en cada ciudad o pueblo de la nación escocesa una red básica de caminos recreativos de uso cotidiano, que puedan ser recorridos a pie, en bicicleta o a caballo y por personas de todas las edades.

La idea principal es que sea una red interconectada, próxima a las zonas urbanas, donde vive la población, y que conecte con los espacios más naturales del territorio utilizando los espacios públicos, con el objetivo último de mejorar la salud, favorecer el turismo y animar al uso de transportes sostenibles.

El planteamiento se centra en el establecimiento de diferentes tipos de ruta, pero siempre sin usar carreteras, y que hayan sido fruto de un proceso de participación social, con el objeto de implicar a todas las administraciones y ciudadanos, tanto en la elección como en su custodia y mantenimiento. En este sentido, se han realizado numerosas actuaciones para potenciar la iniciativa local a la hora de crear nuevas rutas.

En esta línea, la asociación Paths For All, organización benéfica escocesa, ha creado diversas iniciativas basadas en el slogan “defendemos el caminar todos los días por una Escocia más feliz y saludable”, y han impulsado la National Walking Strategy (NWS) que el gobierno escocés puso en marcha en 2014.

Así mismo han diseñado una serie de documentos de interés que potencian la realización de senderos y rutas por todo el país y en la que la iniciativa ciudadana tiene un papel fundamental.



Un ejemplo de interés es el documento “Creando una red de caminos, una guía para la acción local”, una guía práctica de asesoramiento a las localidades para que establezcan redes de caminos por el campo. Mediante dicha guía proporcionan información y orientación para la puesta en marcha de la red, estableciendo una metodología básica de actuación para llevarla a cabo.

Esta guía, por ejemplo, señala que en las tierras bajas de Escocia existe una situación variada en cuanto a los caminos, pero destaca el interés de poner en marcha esta iniciativa, en la medida en que:

- Hay una gran escasez de caminos y pistas que puedan ser utilizados por el público
- Las redes de caminos existentes están fragmentadas.
- La mayoría de los caminos no tienen buen firme y además hay poca información sobre ellos.
- Las carreteras están demasiado concurridas y no son seguras para estas actividades no motorizadas.
- Existen muy pocas oportunidades para el ciclismo o la equitación.

Por ello, señalan como objetivo central crear redes de caminos en las inmediaciones de pueblos y aldeas que proporcionen rutas de diferentes dimensiones donde sea posible caminar, correr, montar a caballo o en bicicleta y usada por personas de todas las edades y capacidades.

Una de las ideas más interesantes y principal del documento es la necesidad de que las rutas sean planificadas con la participación de los futuros usuarios, ya que debe dar respuesta a sus necesidades, y contar desde el principio con la colaboración de los propietarios de las tierras, pues su cooperación resulta imprescindible.

Para ello, la guía establece una serie de pasos necesarios, que se recogen a continuación de manera resumida:

1. Averiguar qué iniciativas ha habido previamente, cuanta gente puede estar interesada, ...
2. Formar un grupo con la población que quiera implicarse, repartir el trabajo, unir las fuerzas como colectivo, ...
3. Identificar las tareas concretas necesarias para el diseño de la red de la localidad: hacer una ruta, una red, mejorar la señalización, hacer un folleto, ...
4. Implicar al mayor número de personas posible, de todas las edades e inquietudes.
5. El punto de partida: hacer un diagnóstico de la situación: ¿Ya hay caminos? ¿Qué rutas son las más usadas? ¿A dónde le gustaría ir a la gente? ¿Cuál es la respuesta de los propietarios? La participación social es fundamental: hacer encuestas, grupos de discusión, talleres, ...

6. Desarrollar un plan de acción y planificar las tareas: ¿Qué hay que hacer? ¿Quién hace qué? ¿Cuándo se hará?
7. Realizar una propuesta compartida e intentar implicar a las administraciones, buscar financiación, ...

Para ello es necesario hay una serie de tareas: Analizar el estado legal en el que se encuentran los caminos; organizar el grupo para desarrollo de las distintas tareas; crear la propuesta y buscar los fondos y recursos para su desarrollo; realizar una encuesta que permita planificar qué rutas incluir en la red e identificar el trabajo que requerirá.

8. Acordar con los propietarios el diseño de la ruta o rutas.
9. Divulgación y promoción.

Esta guía supone un buen ejemplo de la puesta en marcha de rutas partiendo desde abajo, donde la población local es la que toma la iniciativa en el desarrollo del proyecto. A lo largo de todo el proceso, la implicación social es constante, consiguiendo así el aprecio por el proyecto y su participación en su desarrollo y mantenimiento.

2.2.5. Diseño de elementos y estructuras para utilizar en los caminos y senderos.

Resulta de gran interés conocer las distintas guías de diseño que muchos países han desarrollado para los elementos y estructuras exteriores que se utilizan en los caminos e itinerarios existentes. En este sentido, una guía muy completa es la realizada en 2016 por la asociación benéfica de Escocia Paths For All, que, como ya se ha señalado, ha desarrollado un gran número de iniciativas y documentos relacionados con las rutas e itinerarios no motorizados en el país.

Esta guía de diseño para accesos exteriores proporciona asesoramiento para la selección y el diseño de elementos y estructuras exteriores, como puertas, cercas.... Está dirigido a administradores de tierras, profesionales, guardabosques, planificadores, y grupos interesados en la gestión de infraestructuras de acceso al aire libre en Escocia.

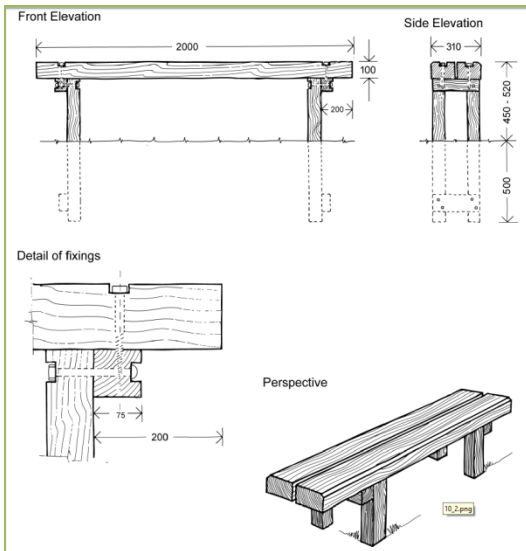
El principio básico es elegir la opción menos restrictiva, para que el acceso sea lo más fácil posible para la mayor cantidad de personas. Igualmente se plantea como principio básico el dejar un espacio adecuado antes que realizar cualquier instalación de puertas, barreras o bolardos, que resulta más restrictivo para la movilidad de las personas. No hay que olvidar que, como ya se ha señalado, la Ley de reforma agraria (Escocia) de 2003 recoge el acceso público a caminos principales del país.

La guía recoge una tabla de gran interés que establece el ancho mínimo y el círculo mínimo de giro o los requisitos de espacio según se use por peatones, ciclistas, usuarios de sillas de ruedas y scooters de movilidad, y jinetes y usuarios de carruajes tirados por caballos.

Igualmente resultan interesantes las consideraciones en relación con los materiales, ya que se considera que ha de ser apropiado para la ubicación y el entorno, siendo además fundamental que se ajuste al paisaje.

El grueso de la guía lo forman los distintos elementos considerados, bolardos, puertas, barreras, rampas, vallas, asientos, mesas de picnic, ... estableciendo para cada uno de ellos un croquis para su mejor instalación, una lista de los materiales más idóneos, así como una relación de criterios para su instalación.

A modo de ejemplo se recoge la ficha relativa al banco de madera:



Materials List

For one seat:

- ❖ 4 x treated timber leg sections, 75 x 75 x 950 - 1020mm (depending on the seat height)
- ❖ 2 x treated timber seat top sections, 150 x 100 x 2000mm
- ❖ 2 x treated timber seat support sections, 75 x 75 x 300mm
- ❖ 2 x treated timber cross piece sections, 100 x 50 x 300mm
- ❖ 4 x galvanised coach bolts, 150mm long, M12 diameter
- ❖ 4 x galvanised hexagonal nuts, M12 diameter
- ❖ 8 x galvanised flat washers, M12 diameter
- ❖ 4 x galvanised coach screws, 150mm, M12 diameter
- ❖ 8 x galvanised wood screws, 100mm long.

Installation

Off site:

- ❖ Cut all timber sections to required dimensions and sizes as per the drawings and materials list. Round off all corners and edges to a 10mm radius.
- ❖ Drill and squarely fix the seat supports to the top of the legs with countersunk 150mm coach bolts (one per leg), nuts and washers (see Side Elevation).
- ❖ Drill and squarely fix the cross pieces to the bottom of the legs with 100mm wood screws (two per leg), 50mm up from the bottom (see drawing Side Elevation).
- ❖ Drill and squarely fix the seat tops to the seat supports with countersunk 150mm coach screws (two per seat top), with a 10mm gap between seat top sections. The outside edge of the legs should be 200mm inwards from the ends of the seat tops (see Front Elevation and Detail of fixings).

On site:

- ❖ Dig holes at approximately 1450mm apart and to the required depth for the desired height of the seat top. Before you start to dig holes, check the area for underground pipes and cables.
- ❖ Place the legs and cross pieces in two holes. Check that the legs are vertical and that the seat top is horizontal with a spirit level.
- ❖ Backfill the holes in layers with well-rammed earth and stones. Check that the bench is still horizontal before filling in the holes.

2.3. Recopilación de fuentes para el análisis y la valoración de las vías pecuarias en Andalucía desde una perspectiva paisajística.

2.3.1. Movilidad y paisaje

- APPLEYARD, D.; LINCH K. y MYER, J.R. *The View from the Road*. Cambridge, MA: MIT Press for the Joint Center for Urban Studies of M.I.T. and Harvard University, 1964, 63 pp.
- BRETON LE, D. *Elogio del caminar*. Madrid, Siruela, 2011, 171 pp.
- CARERI, F. *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005, 203 pp.
- DESPORTES, M. *Paysages en mouvement*. Paris: Gallimard, 2005, 413 pp.
- LOPEZ DE ASIAIN ALBERICH, M. *et alt*. "Experimentación sobre el uso del recorrido como herramienta de investigación y reinterpretación de los paisajes". En: *Jornadas Repensando la metrópolis. Prácticas experimentales en torno a la construcción de nuevos derechos urbanos*. Málaga: Ed. Centro de Estudios Regionales, 2010, pp. 1-16.
- MATEU BELLÉS, J.F. Huella de la trashumancia en los paisajes mediterráneos. En Vidal González, P. y Castán Esteban, J.L. (Ed.) *Trashumancia en el Mediterráneo*. Zaragoza: CEDDAR · Centro de Estudios sobre la Despoblación y Desarrollo de Áreas Rurales, 2010, pp.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. *Los sentidos del camino*. Madrid: INECO, 2011, 280 pp.
- MONTANDON, A. "Le paysage du promeneur. En *Revue germanique internationale*, nº 7, 1997, pp. 193-203.
- NAGELEISEN, S. *Paysages et déplacements*. Toulouse: Presses Universitaires de Franche-Comté, 2011, 301 pp. 193-228.
- NAGELEISEN, S. "Traverser les paysages: le plateau de l'Aubrac sur les chemins de Saint-Jacques-de-Compostelle". En *EspacesTemps.net*, Peer review, 20.01.2014 <https://www.espacestems.net/articles/le-plateau-de-laubrac/>
- NÁRDIZ ORTÍZ, C. "Infraestructuras y creación de paisajes". En: *I Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla: Ed. Junta de Andalucía, 2007, pp. 105-117.
- NOGUÉ i FONT, J. "El arte de pasear". En *La Vanguardia*. Espacios culturales (30/01/2008), pp. 22-23.
- NOGUÉ i FONT, J. "Camino y paisajes en la experiencia geográfica contemporánea". En: *Paseantes, viaxeiros paisaxes*. Santiago de Compostela: Ed. Xunta de Galicia- Centro Galego de Arte Contemporánea, 2009, pp. 297-338.
- ORTEGA CANTERO, N. "Andar y ver: el lugar de la experiencia viajera en el paisajismo geográfico moderno". En: *Paseantes, viaxeiros paisaxes*. Santiago de Compostela: Ed. Xunta de Galicia- Centro Galego de Arte Contemporánea, 2009, pp. 225-231.

- RAMAJO RODRÍGUEZ, L. Carreteras verdes y vías paisajísticas una propuesta para la comunidad autónoma de Andalucía. En *Congreso Paisaje e Infraestructuras*. Sevilla 4 al 7 de octubre 2006.
- RUBIO RECIO, J.M. “Los paisajes naturales y el camino”. En: Los caminos de Santiago y el territorio. Congreso Internacional de Geografía. Santiago de Compostela: Ed. Xunta de Galicia, 1993, pp. 57-78.
- SHELLE, K.G. L’Art de se promener. Paris: Ed. Payot & Rivages, 1996, 172 pp. (1ª ed. 1893).
- SOLNIT, R. L’art de marcher. Quebec: Actes Sud, 2002, 395 pp.
- THOREAU, H.D. Pasear. Barcelona: José J. de Olaneta editor, 2005, 79 pp. (1ª ed. 1861).

2.3.2. Textos legales e instrumentos de las políticas públicas encargados de regular las vías pecuarias de Andalucía.

- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía
- Plan Andaluz de la Bicicleta, 2014.
- Plan General de Sevilla. Anejo 1.2. Vías pecuarias deslindadas.

2.3.3. Métodos, criterios y procedimientos para la identificación, clasificación, caracterización y cualificación paisajística de vías e itinerarios no motorizados

- EZQUERRA, A. y NAVARRA, M. “Metodología de valoración de paisaje empleando ArcGIS: Aplicación a las Vías Pecuarias”. En *Informes de la Construcción*, Vol. 67, nº 537, 2015: e066, doi: <http://dx.doi.org/10.3989/ic.13.051>.
- *Camins ramaders i transhumància a Catalunya. Recomanacions i propostes*. Fundació del Món rural-Generalitat de Catalunya, 2015.
- *Manual de senderos*. FEDME (Federación Española de Deportes de montaña y Escalada), 2007.
- MARTÍN GARCÍA, A. Desamortización de vías pecuarias. Sevilla, 1945-1970. En *CT: Catastro*, nº 44, 2002, pp. 77-88.

2.3.4. Ejemplos de buenas prácticas en la implementación y gestión de itinerarios no motorizados

- GARCÍA MARTÍN, M. Políticas públicas de fomento e implantación de redes de vías verdes: Algunas experiencias internacionales exitosas. En *V Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Málaga, 2007, pp. 563-574.
- GARCÍA MARTÍN, M. La Vía Férrea Desmantelada Empalme-Mina Concepción del Ferrocarril Minero del Buitrón a San Juan del Puerto: del Transporte de la Piritita al Uso

- Como Vía Verde. En *XXIII Jornadas de Patrimonio de la Comarca de la Sierra*. Campofrío (Huelva), 2010, pp. 267-291.
- GARCÍA MARTÍN, M. Las líneas férreas desmanteladas en Andalucía: diagnóstico para su uso como itinerarios no motorizados. En *Observatorio Medioambiental*, nº 17, 2014, pp. 299-324.
 - *Colaboración institucional en el desarrollo de Vías Verdes*. Sevilla, 19-20 de noviembre de 2009.
 - *Guía de Educación Ambiental de la Vía Verde de La Jara*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Programa Vías Verdes, 2009.
 - *Vía Verde del Aceite. Gestión y Mantenimiento de la Vía Verde del Aceite*. Foro de Iniciativas y Experiencias en Vías Verdes. Sevilla, 19-20 de noviembre de 2009.
 - *Vía Verde Sierra Norte de Sevilla*. Sevilla, 19-20 de noviembre de 2009.
 - *Vías Verdes. Alanzora. El tren de hierro*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Baix Ebre. Un viaje junto al río*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Ferro i del carbó. Hacia el Pirineo catalán*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Laciana. Donde habita el urogallo*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Sierra de Alcaraz. La huella de una quimera*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Vía verde de Arditurri. El tren de las minas romanas*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Vía verde de Galdames. Paisajes mineros de Vizcaya*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Vía verde del aceite. Un camino entre olivares*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Vía verde del noroeste. Por las tierras altas murcianas*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com
 - *Vías Verdes. Vía verde del río Oja. Cruce de caminos*. Fundación de los Ferrocarriles de España www.viasverdes.com

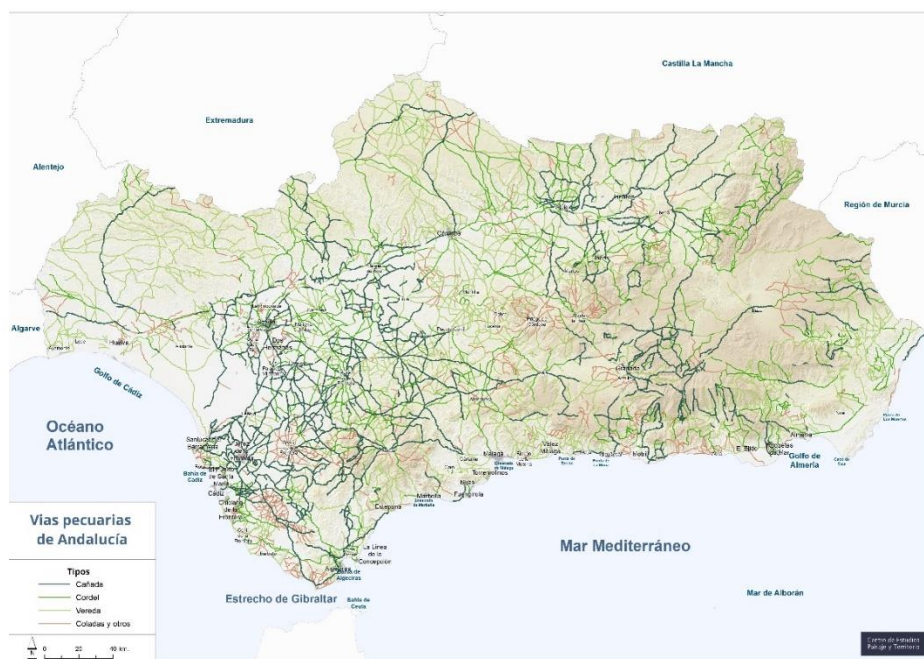
3. EL POTENCIAL PAISAJÍSTICO DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA

3.1. Reconocimiento básico de recursos: la red existente

Andalucía cuenta con una extensa red de vías pecuarias que alcanza más de 34 mil kilómetros de longitud, por lo que es la Comunidad Autónoma que presenta la red más amplia nacional, un importante patrimonio que tiene un profundo sentido histórico vinculado a las rutas de trashumancia que iban buscando los pastos invernales y estivales. Aunque estas funciones seculares se han ido perdiendo con el paso del tiempo, hoy sigue configurando un amplio soporte que adquiere nuevos sentidos al permitir a la ciudadanía salir fuera de los entornos urbanos, recorrer sus territorios y acceder a los paisajes, mediante formas de movilidad lentas, que permiten un acercamiento más directo y pausado.

El progresivo reconocimiento de las vías pecuarias se culmina con la Ley 3/1995 de 23 de marzo en la que quedan plasmados por primera vez en un documento de esta naturaleza, los usos y funciones que la amplia red caminera cumple en la actualidad. La citada Ley tiene su desarrollo en el Decreto 155/1998 en el que además de disponer los instrumentos necesarios para la protección de este patrimonio se destaca su interés, por su enorme continuidad en el territorio andaluz, sus funciones ambientales y su carácter de dominio público. Es de vital importancia para el equilibrio de los ecosistemas ya que son corredores que conectan espacios de tránsito de la fauna silvestre, contribuyendo a la conservación medioambiental, pero además como elementos que siguen articulando el medio rural y que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos al suponer una extensa red de tránsito público que interconecta ciudades y pueblos entre sí y con sus entornos.

Extensión de la red y tipos de vías pecuarias



Tipos de Vías Pecuarias. Elaboración propia a partir del Inventario de VVPP de REDIAM

Atendiendo a sus dimensiones, existe una clasificación básica de la red de vías pecuarias en Cañadas (75 m de anchura), Cordeles (35,5 m) y Veredas (20 m). Pero, además, estas vías principales articulan el espacio y se conectan entre sí a través de otros ramales y coladas y se complementan con todo un conjunto de elementos de interés etnográfico como los abrevaderos, descansaderos, majadas, etc., asociados al tránsito ganadero.

Tipo de vía pecuaria	Longitud total en Andalucía (km)	Porcentaje (%)	Número (u)
Cañada	8.031,29	23,56	913
Cordel	7.178,683	21,06	943
Vereda	13.602,336	39,91	2193
Colada	5.012,801	14,71	1199
Padrón	185,526	0,54	32
Otras	71,348	0,21	16
Total	34.081,994	100%	5296

Tipo de vía pecuaria y longitud en Andalucía. Fuente: Consejería de Medio Ambiente y SIMA

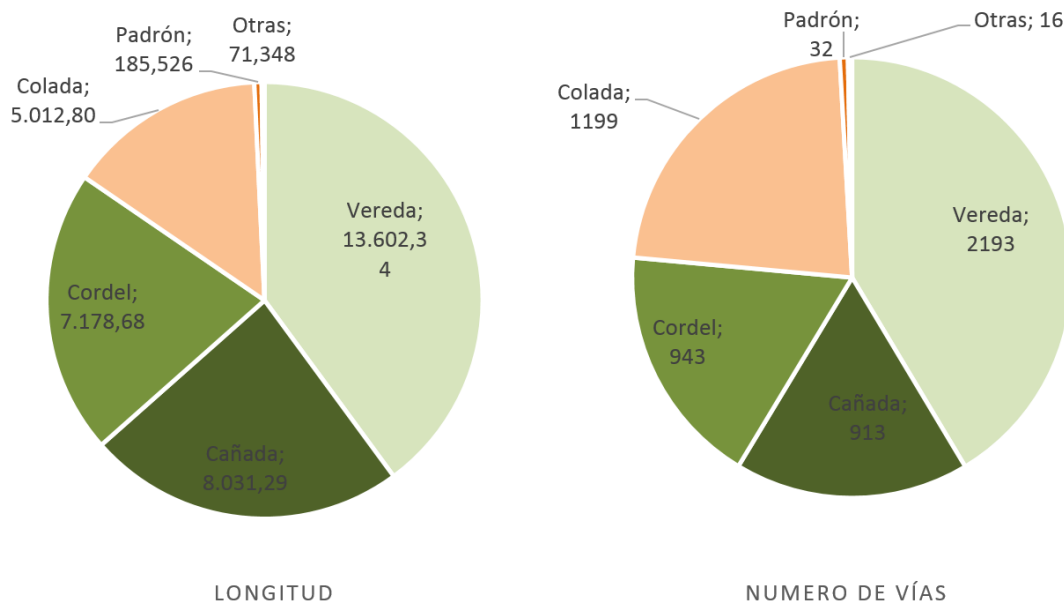
Aunque las cañadas son uno de los tipos de vías más extensos de Andalucía. Cuentan con 8.031 Km de recorrido representando el 23,56% de la extensión y tienen la vocación de articular amplios territorios, destacando algunos ejemplos concretos por su gran longitud, como la Cañada Real de Medellín o Soriana, que recorre de norte a sur la provincia de Huelva, La Cañada Real Soriana de Córdoba a Sevilla, de Cádiz a Sevilla, la de Sevilla a Granada, la de Sanlúcar a Sevilla, etc.

Los cordeles, que son jerárquicamente la segunda categoría de vías pecuarias, también tienen una gran extensión con 7.178,70 km de recorrido asociado. Destaca el Cordel de Córdoba a Granada, el Cordel de Portugal en Huelva, Cordel de Campita o Almería, que recorre el Litoral, Cordel del camino de Córdoba o de los Romanos hacia Andújar. También destacan muchas que unen agrocidades medias de la campiña de Sevilla como el del Cordel de Morón, Carmona, Arahal, o de la campiña de Jaén, como el Cordel de Jaén – Baeza, Cordel de Úbeda, de Peal de Becerro a Cazorla, de la Iruela, que van teniendo continuidad conectando las poblaciones de amplios territorios.

Las veredas son la red más extensa en cuanto a longitud se refiere, representando casi el 40% en extensión con 13.602,336 km y tienden a configurar el enlace entre las poblaciones y los grandes recorridos, configurando a veces radiales, muy reconocibles en ciudades como Carmona, Córdoba, Hinojosa del Duque, Arahal; redes malladas entre ciudades próximas como las de Aguilar de la Frontera – Aguilar – Moriles – Santaella – Lucena- Rute; y lineales en áreas serranas, como La Sierra de Huelva, desde Aracena hasta Aroche, etc.

Las coladas, padrones y ramales tienen por objeto terminar de conectar la red o generar ramales de acceso a determinadas zonas. En el caso de las coladas, estas tienen algo más de 5 mil km de

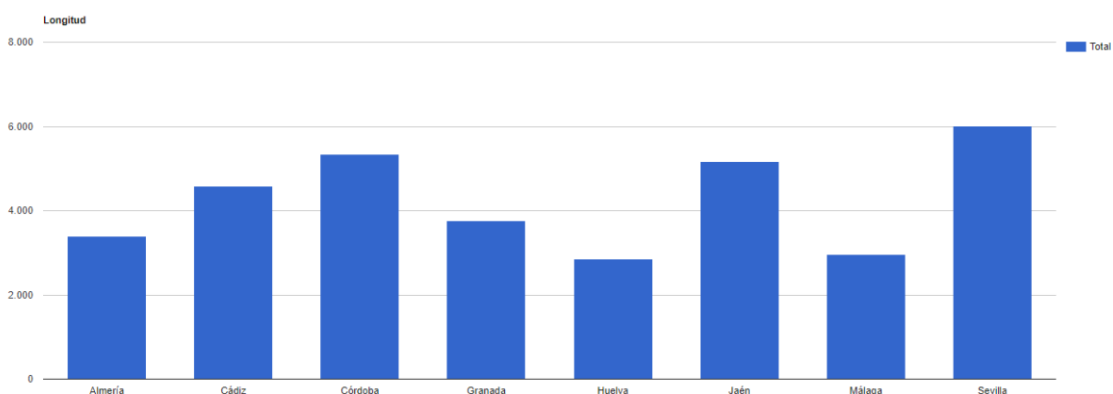
extensión y representan el 14,71% de las vías y el resto de viales suman en total 256,85 km, con muy poca representación en relación al resto.



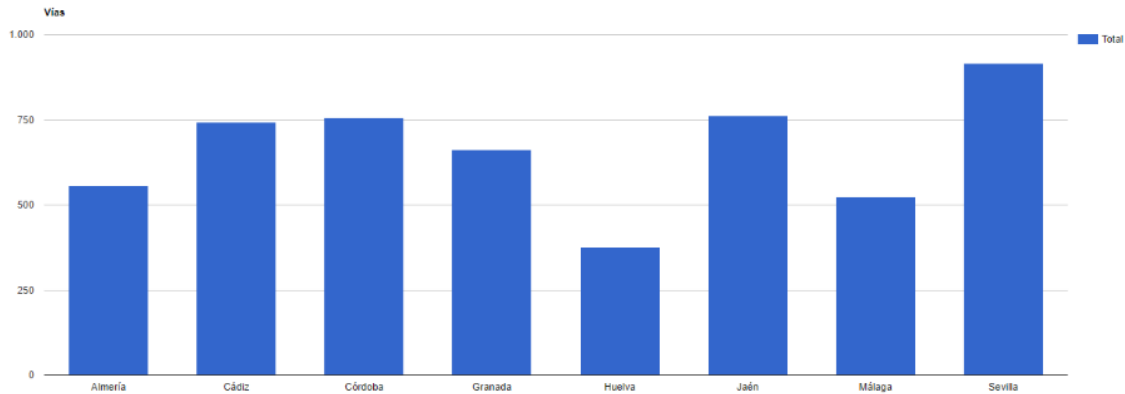
Longitud y número de la red de vías pecuarias en Andalucía por tipos. Km. 2015 Fuente: SIMA

Distribución provincial

Si atendemos a la distribución por provincias, Sevilla es la que cuenta con la red más extensa alcanzando los 6.018,69 km de vías pecuarias (17,66%), seguida de Córdoba, con 5.345,1 (15,68%) y Jaén con 5167,31Km (15,16%). Tras ellas, se encuentran Cádiz (4.577,5 Km – 13,43%), Granada (3.764,6 Km – 11,05%), Almería (3.398,4 Km-9,97%), Málaga (2.963,9 Km – 8,70%) y finalmente Huelva (2.846,6 km – 8,35%).



Longitud de vías pecuarias por provincias. Km. 2015 Fuente: SIMA

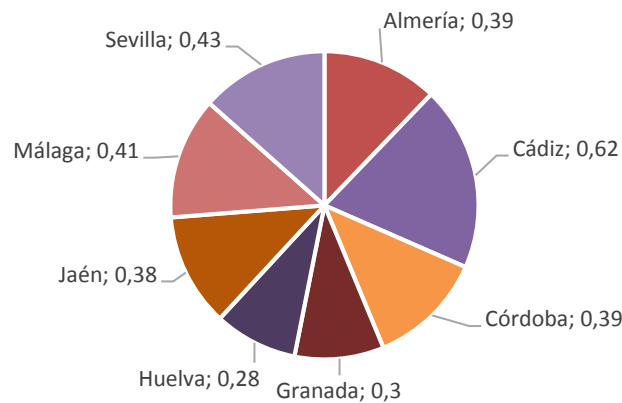


Número de vías pecuarias por provincias. 2015 Fuente: SIMA

No obstante, si nos referimos a la densidad de la red, teniendo en cuenta la extensión superficial de cada provincia, Cádiz, Sevilla y Málaga son las provincias que presentan mayor longitud de vías por km² seguidas de Almería, Córdoba y Jaén, que se encuentran dentro de la media andaluza. Granada y Huelva destacan por su menor densidad en relación al resto.

Provincia	Longitud (Km)	%	Extensión (km ²)	Densidad Km/km ²
Almería	3.398,37	9,97%	8.775,10	0,39
Cádiz	4.577,47	13,43%	7.436,40	0,62
Córdoba	5.345,06	15,68%	13.771,60	0,39
Granada	3.764,58	11,05%	12.647,70	0,3
Huelva	2.846,64	8,35%	10.128,50	0,28
Jaén	5.167,31	15,16%	13.489,40	0,38
Málaga	2.963,88	8,70%	7.309,00	0,41
Sevilla	6.018,69	17,66%	14.036,50	0,43
Andalucía	34.081,99	100,00%	87.594	0,39

Tabla resumen y factor Longitud /Extensión. Fuente: SIMA e Instituto Geográfico Nacional. Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA)



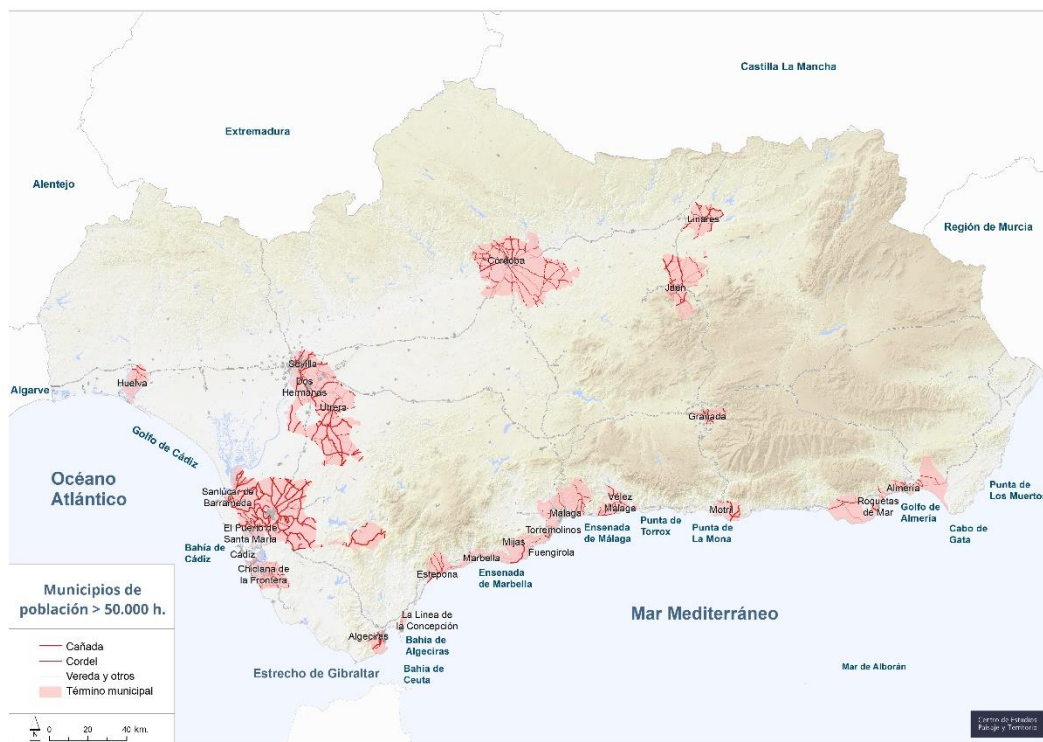
Densidad de vías pecuarias por provincias

Funcionalidad y valores paisajísticos de las vías pecuarias en el Sistema de Ciudades de Andalucía

Andalucía es un País de Ciudades [DOMINGUEZ ORTIZ, Antonio, 2002] ya que se compone de un numeroso y variado conjunto de asentamientos jerarquizados poblacional y funcionalmente—desde las grandes ciudades que aglutinan servicios y actividades regionales hasta los pequeños núcleos rurales—, siendo esta condición uno de los elementos más característicos del territorio de la comunidad. La red de asentamientos urbanos y rurales de Andalucía presenta asimismo vínculos entre los diferentes núcleos con el potencial de generar ámbitos de comprensión de carácter supramunicipal donde las vías pecuarias han jugado históricamente un papel fundamental al conformar redes o sistemas territoriales de complejidad variable, que en la actualidad tienen el enorme potencial de posibilitar el acceso a los ciudadanos a los diversos paisajes andaluces desde los asentamientos.

Centros regionales y asentamientos mayores a 50.000 habitantes

El conjunto de ciudades mayores a 50.000 habitantes en Andalucía, queda conformado, por una parte, por el sistema polinuclear de Centros Regionales de Andalucía y por otra, por ciudades medias que tienden a asumir funciones de escala superior en la red de asentamientos, organizando redes con asentamientos menores. En el primer caso, se trata de áreas urbanas que tienen en mayor o menor medida procesos metropolitanos, integrado por las capitales de provincia, Jerez y Algeciras. Complementando a dicho sistema, se encuentran algunas ciudades que destacan por tener más de 50000 habitantes y que en la mayor parte se encuentran formando fuertes vínculos con los centros regionales antes mencionados.

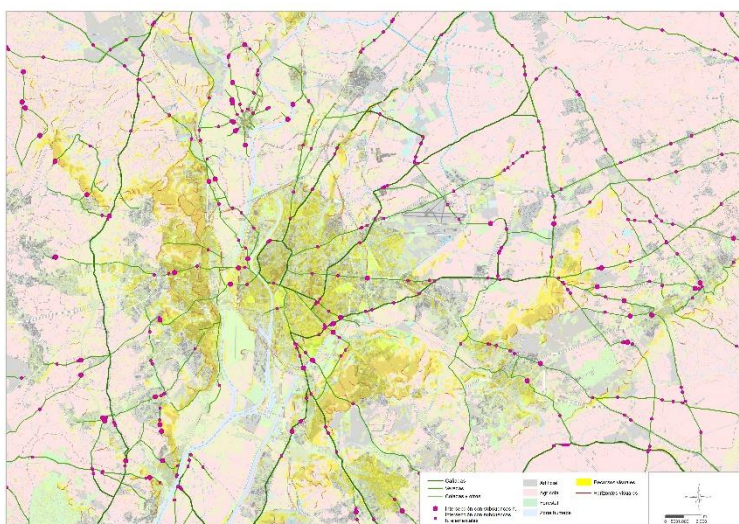


Municipios con población mayor a 50.000 habitantes

Las fuertes dinámicas entre las diferentes áreas urbanas y asentamientos dentro de Andalucía hacen que la red de vías pecuarias adquiera máximo interés en estos espacios rururbanos al interconectar los espacios agrarios, la red de espacios públicos metropolitanos y los tejidos urbanos, creando un vínculo entre la ciudad y los espacios de carácter rural y natural que la envuelven. Para ello, la Consejería de Medio Ambiente ha puesto en marcha el programa de *Puertas Verdes de Ciudades Mayores a 50.000 habitantes* en el marco del *Plan de Ordenación y Recuperación de las Vías Pecuarias de Andalucía*.

Dentro de los asentamientos mayores, con funciones regionales, **Almería** establece fuertes vínculos con Roquetas de Mar y El Ejido con las que organiza una red pecuaria litoral de carácter lineal combinada con algunas transversales que comunican el interior con la costa. La Bahía de Cádiz es un conjunto polinuclear muy dinámico, generándose fuertes relaciones entre **Cádiz** Chiclana, El Puerto de Santa María y San Fernando y dicho sistema tiende a extenderse hasta Sanlúcar de Barrameda y Jerez de la Frontera, con una red de vías pecuarias compleja que tiende a organizar un arco de conexión por el interior, desde Sanlúcar hasta Tarifa y enlaces parciales que conectan con los principales nodos urbanos de la bahía. **Málaga** se configura como sistema poblacional lineal, que integra Vélez – Málaga, Torremolinos, Mijas, Fuengirola, Marbella y Estepona, siendo la estructura de caminos, perpendiculares a la costa formando una especie de peine desde el interior hacia los núcleos del litoral.

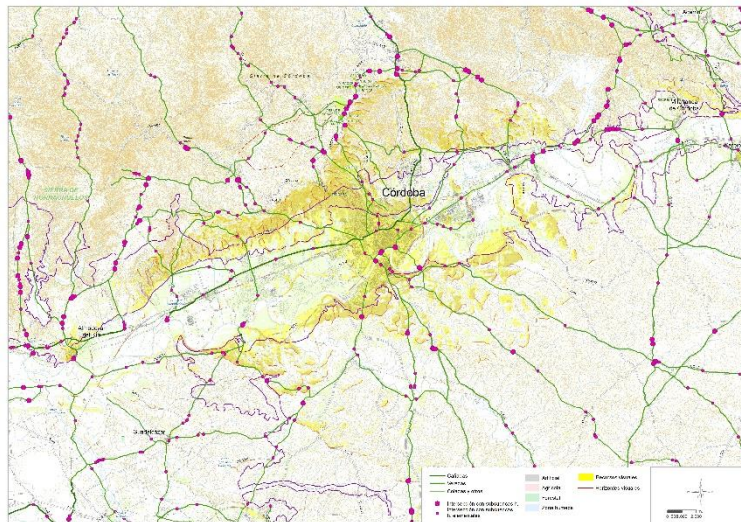
En cuanto a **Sevilla**, muestra claramente una estructura radial en la que el mayor peso poblacional lo tiene la ciudad central y se extiende principalmente por los Alcores y la campiña, y el Aljarafe y la vega. La estructura de vías pecuarias refleja este esquema radial desde el centro de Sevilla, aunque se encuentra muy condicionado por el río, que fomenta la linealidad de algunos de los ejes, así como por el corredor del Guadiamar, que organiza otro importante eje pecuario.



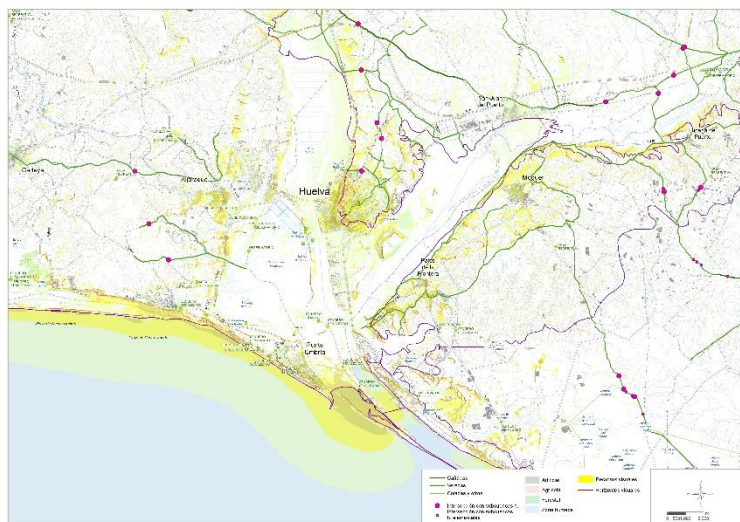
Aglomeración urbana de Sevilla

Córdoba, Granada, Jaén y Huelva, son poblaciones que configuran aglomeraciones urbanas con núcleos asociados que no llegan a superar individualmente esa cifra poblacional pero que se encuentran en distintos procesos de consolidación de sus estructuras supramunicipales en diferentes grados. En Córdoba también presenta una estructura radial y en una posición

intermedia entre campiña, vega y sierra, el mayor interés lo presentan las vías que cruzan de uno a otro entorno, atravesando la ciudad central. Algeciras-La Línea se encuentra en un punto de rótula del litoral entre Málaga y Cádiz, con dinámicas compartidas y otras propias, siendo el sistema de vías pecuarias mixto, entre la radialidad de vías que se dirigen a la bahía que forma la conurbación de los dos asentamientos y el itinerario costero que recorre el litoral desde Tarifa hasta Marbella.



Aglomeración urbana de Córdoba



Aglomeración urbana de Huelva

Finalmente, el sistema lo completan algunos asentamientos que se encuentran dentro del Sistema de Ciudades Medias de Andalucía como importantes cabeceras territoriales de más de 50.000 habitantes pero que no llegan a formar dinámicas metropolitanas. Tal es el caso de Motril en la provincia de Granada o de Linares en la de Jaén.

Si tenemos en cuenta la dimensión y madurez de éstas áreas urbanas se distinguen situaciones diversas que a su vez reflejan diferentes valores en cuanto a su relación con la red de vías pecuarias: Las de Sevilla, Málaga y Granada presentan una estructura de gran centralidad y sus

coronas empiezan a tomar gran peso y protagonismo; La Bahía de Cádiz-Jerez y Bahía de Algeciras. La primera, con una historia territorial muy compleja, presenta una estructura urbana compleja y diversa; la segunda, con procesos contemporáneos que no han terminado de consolidarse; Huelva, Almería, Jaén y Córdoba, presentan, sin embargo, incipientes síntomas de que están consolidando este papel de centralidad.

Los valores paisajísticos de la red de vías pecuarias o Puertas Verdes 50.000 varía en gran medida, entre el tamaño poblacional del asentamiento, sus dinámicas supramunicipales y desde un punto de vista escénico, del carácter de su localización y del emplazamiento preciso de las áreas urbanas. En general, la localización en puntos de encuentro entre entornos mixtos, como sucede como Sevilla (entre vega y campiña, rodeada por los rebordes de los Alcores y del Aljarafe), Granada (entre sierra y vega, con el emplazamiento de la zona urbana histórica en un punto elevado), Córdoba (en una vega entre sierra y campiña), Almería (litoral, macizos montañosos y corredores intramontañosos), Jaén (en una peña elevada sobre la campiña del Alto Guadalquivir), o bien en áreas litorales extensas de altos valores ambientales y gran profundidad visual como sucede en Huelva y Cádiz, ofrecen enclaves privilegiados que favorecen la diversidad paisajística y el atractivo escénico, donde las vías pecuarias adquieren el interés añadido de ser un recurso para el acceso a estos diversos paisajes.

Además, en los contextos que suelen presentar áreas rururbanas tensionadas, tienen la capacidad de mejorar el balance ecológico y frenar la expansión excesiva de la urbanización, favoreciendo la movilidad blanda y a la reducción del CO2 ya que permiten ser itinerarios alternativos para desplazamientos cotidianos. Su recuperación y mantenimiento favorece además la conservación de los referentes patrimoniales del entorno metropolitano y de su enlace con los de la ciudad histórica. En la medida en que la red de vías pecuarias se articule con los parques metropolitanos y periurbanos y áreas agrarias, buscando su enlace con otro tipo de caminos y ciclovías, permiten la configuración de un sistema integrado con valores específicos en cada caso (Vega del Guadalquivir, Cornisa Aljarafe en el caso de Sevilla; Ría de Huelva en el caso de Huelva, Salinas y marismas en la Bahía de Cádiz).

Ciudades medias entre 20.000 y 50.000 habitantes

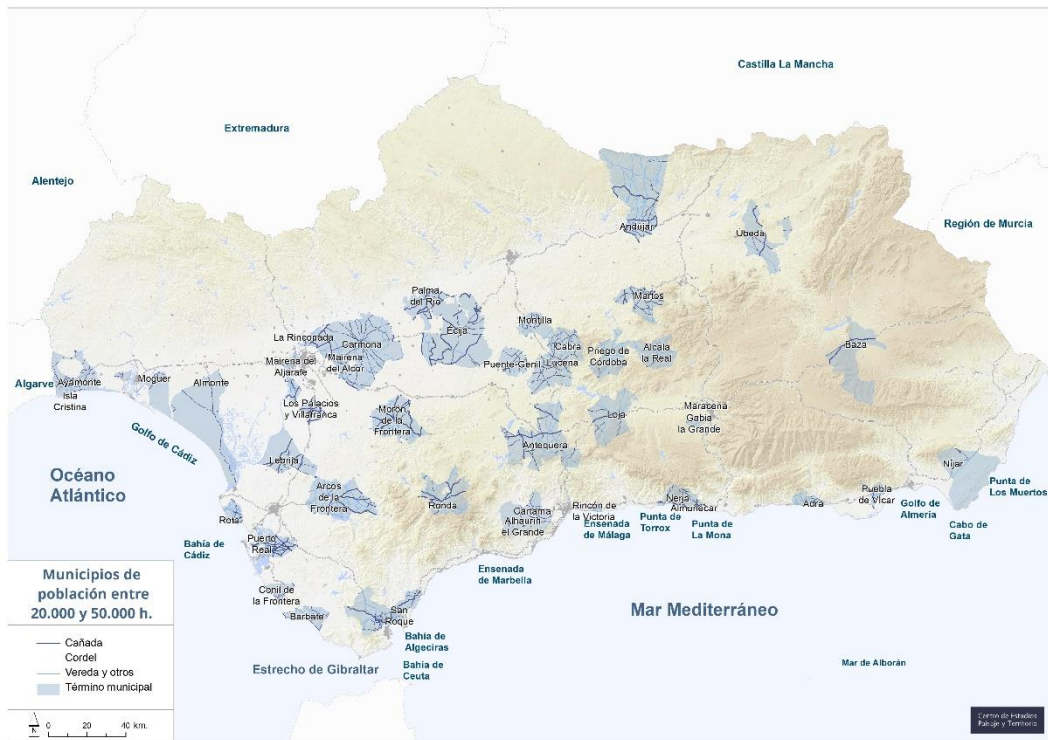
El segundo sistema de ciudades lo conforman las ciudades medias, que desempeñan una función muy importante en el conjunto del territorio en la medida en que se encuentran en un escalón intermedio entre las grandes ciudades y los asentamientos rurales y a su vez presentan diferentes niveles poblacionales y una diversidad importante entre ellas que les hacen tener también diferencias en cuanto a la potencialidad de las redes de vías pecuarias a ellas asociadas.

El rango entre los 20.000 y los 50.000 habitantes, nos sitúa en asentamientos de tamaño mediano – grande que tienen la capacidad de generar fuertes sinergias como cabeceras de algunos de sus entornos comarcales, especialmente vinculados a la vega del Guadalquivir, La Campiña y el Litoral.

Se trata en muchos casos de ciudades que mantienen un fuerte vínculo con actividades agrarias por lo que han adquirido el apelativo de agrocidades pero además tienen una economía diversificada, por las funciones de centralidad territorial y porque muchas de estas ciudades medias también albergan valores patrimoniales en su urbanismo y arquitectura o un interés

implícito por su vinculación al litoral, lo que las ha hecho atractivas para un cierto desarrollo turístico.

Estos valores mixtos de centralidad funcional, actividad agraria y mayor o menor participación del turismo en sus principales actividades, hacen que la red de Vías Pecuarias configure también este triple interés, así como diferencias en las diferentes variables de potencialidad y dinámicas que estas establecen con sus entornos.



Municipios con población entre 20.000 y 50.000 habitantes

En este sentido, las áreas de ciudades medias integradas en procesos metropolitanos y aglomeraciones urbanas son a veces los elementos más dinámicos y portadores de importantes valores a la red. Las ciudades litorales del Mediterráneo y del Atlántico, presentan características propias derivadas de su propia situación vinculada al mar donde las vías pecuarias recorren linealmente el litoral y también transversalmente hacia el interior. Por otra parte, las dinámicas urbanizadoras más fuertes en las últimas décadas hacen que la recuperación de la red de vías pecuarias lleve implícita la recuperación de espacios intersticiales asociadas a corredores ecológicos que permitan frenar la expansión urbanizadora desordenada o procesos agrícolas muy intensivos y la degradación de los paisajes.

Las redes de ciudades medias interiores del Valle del Guadalquivir y el Surco Intrabético concentra gran parte de las ciudades con interés histórico-patrimonial de Andalucía, lo que suma un interés añadido al ya de por sí interés patrimonial de la red de vías pecuarias que atraviesan estos espacios con asentamientos muy próximos entre sí con continuidad espacial y usos muy similares, constituyen un interés añadido para el interés de la red de vías pecuarias entendida en una escala supramunicipal.

En este sentido, se encuentran relaciones de proximidad fuertemente consolidadas en las ciudades del Valle del Guadalquivir, con procesos más o menos intensos de relación funcional (Campiña y Subbética de Córdoba, Jaén y Centro-Norte de Jaén, Vega del Guadalquivir, Campiña de Sevilla); mientras que en las Sierras y Valles Béticos se encuentra menos nivel de articulación y núcleos que ejercen un mayor papel de centralidad como Antequera, Ronda, Arcos de la Frontera. En las áreas de montaña, las ciudades medias son los nodos urbanos que garantizan la articulación territorial de estas zonas y establecen fuertes sinergias con los asentamientos de su entorno.

En una segunda escala de ciudades medias, de 10.000 a 20.000 habitantes, los asentamientos tienden a presentar estructuras similares a los anteriores, si bien con un menor grado de centralidad, pero que les hacen formar redes supramunicipales, especialmente en las zonas litorales, generando áreas de ciudades medias en continuidad y en las Campiñas de Jaén y Córdoba, Vega del Guadalquivir y áreas centrales de la provincia de Jaén, fuertes vínculos poblacionales entre núcleos de escala intermedia.



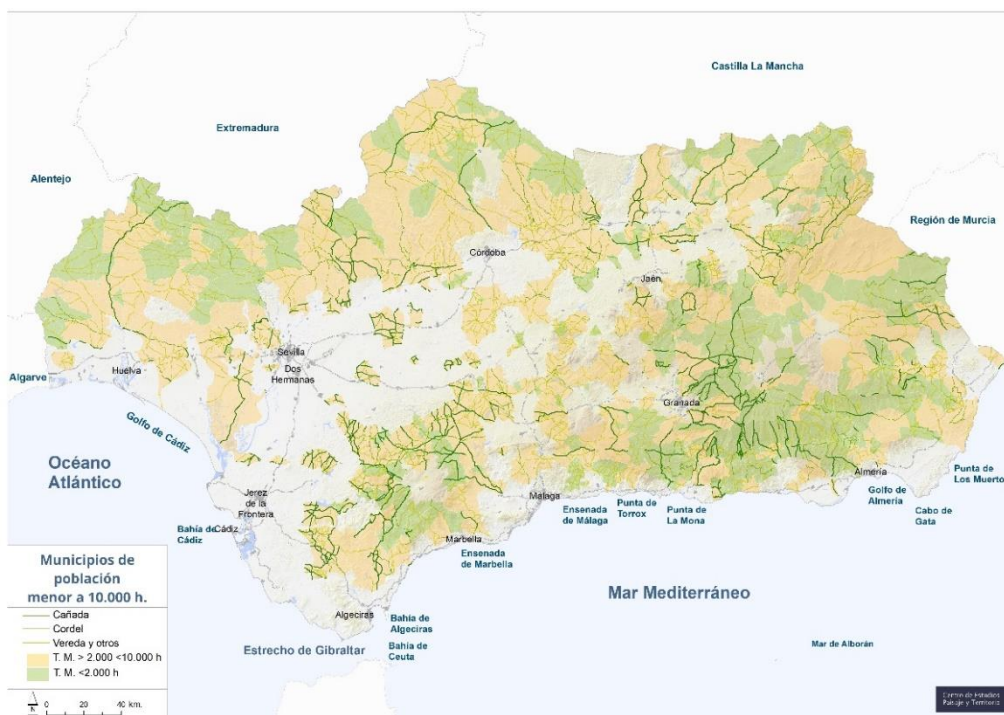
Municipios con población entre 10.000 y 20.000 habitantes

Algunos de estos asentamientos suelen ejercer una centralidad histórica, que ha tendido a reforzarse, articulando sistemas en áreas con predominio de asentamientos rurales. Es el caso de Pozoblanco, Hinojosa del Duque, Villanueva de Córdoba o Peñarroya – Pueblonuevo, en el Valle del Guadiato o en la zona del Andévalo, Valverde del Camino.

En estos núcleos urbanos intermedios, que suelen ofrecer cualidades ambientales y de calidad de vida muy altas frente a áreas muy pobladas y más dinámicas, las vías pecuarias tienen la potencialidad de reforzar e integrar los potenciales y recursos patrimoniales de cada asentamiento y área. Algunos de estos itinerarios ya cuentan con personalidad propia y una red de vías pecuarias muy amplia como La Costa del Sol, Antequera – Estepa y desde Estepa a Úbeda

y Baeza o llamado Eje Diagonal Intermedio de Andalucía, Área Norte de la Provincia de Jaén, el Valle de Almanzora. La existencia de un patrimonio muy diversificado permite la organización de redes temáticas asociadas a las vías pecuarias, para lo que no tendría que ser un requisito excluyente la no proximidad o continuidad, así como la posibilidad de articulación de la red de espacios libres supramunicipales: parques urbanos y periurbanos que cualifiquen el recorrido y potencien el acceso a los paisajes desde las áreas urbanas.

Asentamientos entre 2.000-10.000 habitantes y núcleos rurales < 2.000 habitantes



Municipios con población entre 2000-10.000 habitantes y menor a 2.000 habitantes

Los pueblos y núcleos rurales son el elemento esencial de gran parte del territorio rural andaluz y en este recaen gran parte de las actividades agrarias tradicionales de la región, así como ecológicos del conjunto de Andalucía, por ello, sus valores paisajísticos son muy altos, siendo sus asentamientos constitutivos de un importante patrimonio que aglutina valores culturales y naturales por la fuerte interrelación que suelen presentar con sus entornos inmediatos.

Configuran la mayor parte del número de municipios de Andalucía, aunque no sean tan representativos en términos de población, son en esencia el tejido básico de articulación de las áreas rurales de la comunidad, con una jerarquía interna de núcleos de algo más de peso que suelen tener ciertas funciones de centralidad, como es el caso de Aracena, Cortegana y Aroche en la Sierra de Aracena, Cazalla y Constantina en la Sierra Norte de Sevilla o Villacarrillo y Cazorla en la Sierra de Cazorla.

La potencialidad de la red de vías pecuarias en estos territorios se acerca principalmente a su capacidad de ser un soporte para el acercamiento a las áreas de carácter más natural bien por los pobladores locales o por los numerosos visitantes que se acercan a estos territorios buscando los valores culturales y ecológicos de la Andalucía rural.

Se encuentran por una parte las redes de asentamientos rurales con alto grado de cohesión y homogeneidad como Las Alpujarras, Rio Nacimiento, Los Filabres, Contraviesa o la zona Norte y Central de la Sierra de Huelva. Otras, se encuentran en estructuras más centralizadas como el Valle del Genal, Alto Guadalhorce, entorno de Ronda, Sierra Sur de Sevilla, en torno a la red de Ciudades Medias de la Campiña o La Axarquía con respecto a Vélez-Málaga. Finalmente, algunas con mayor grado de desarticulación o más despobladas.

Dan la posibilidad de establecer itinerarios paisajísticos de largo alcance y donde el entorno presenta un menor grado de antropización combinados con el acceso a los pequeños núcleos rurales, lo que permite reforzar el carácter específico de las áreas rurales, especialmente en aquellas que ya presentan una cierta cohesión interna y que presentan singularidades en relación a su organización territorial (Sierra de Huelva, Alpujarras, Serranía de Ronda, Filabres, etc).

3.2. Encuadre territorial y paisajístico

La red de vías pecuarias en el Mapa de Paisajes de Andalucía

Dicho estudio de referencia en la Comunidad Autónoma, identifica grandes categorías paisajísticas y en una segunda escala, 19 áreas paisajísticas que responden a la subdivisión de las categorías, en base a criterios geomorfológicos, de usos y de las coberturas vegetales. La interrelación entre las áreas paisajísticas y las vías pecuarias es una de las bases utilizadas para el análisis de la diversidad o especificidad paisajística de la red.

Categorías	Áreas	Nº	Longitud (Km)	%
Serranías	Serranías de alta montaña	57	171,47	0,50%
	Serranías de montaña media	1936	7225,62	21,14%
	Serranías de baja montaña	757	4902,10	14,34%
			12.299,19	35,98%
Campiñas	Campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros	1976	8375,06	24,50%
	Campiñas de llanuras interiores	210	1070,11	3,13%
	Campiñas de piedemonte	1082	4168,28	12,19%
	Campiñas intramontanas	35	117,47	0,34%
		13.730,92	40,16%	
Altiplanos y subdesiertos esteparios	Altiplanos esteparios	244	1047,51	3,06%
	Campiñas esteparias	80	338,09	0,99%
	Subdesiertos	113	393,21	1,15%
		1778,81	5,20%	
Valles, vegas y marismas	Valles, vegas y marismas interiores	1031	3550,87	10,39%
	Valles, vegas y marismas litorales	102	253,50	0,74%
	Vegas y valles esteparios	116	320,03	0,94%
	Vegas y valles intramontanos	57	146,26	0,43%
		4.270,66	12,50%	
Litoral	Costas bajas y arenosas	156	431,41	1,26%
	Costas con campiñas costeras	212	1008,94	2,95%
	Costas con sierras litorales	119	448,59	1,31%
	Costas acantiladas	16	62,53	0,18%
	Costas mixtas	58	154,08	0,45%
		2.105,55	6,15%	

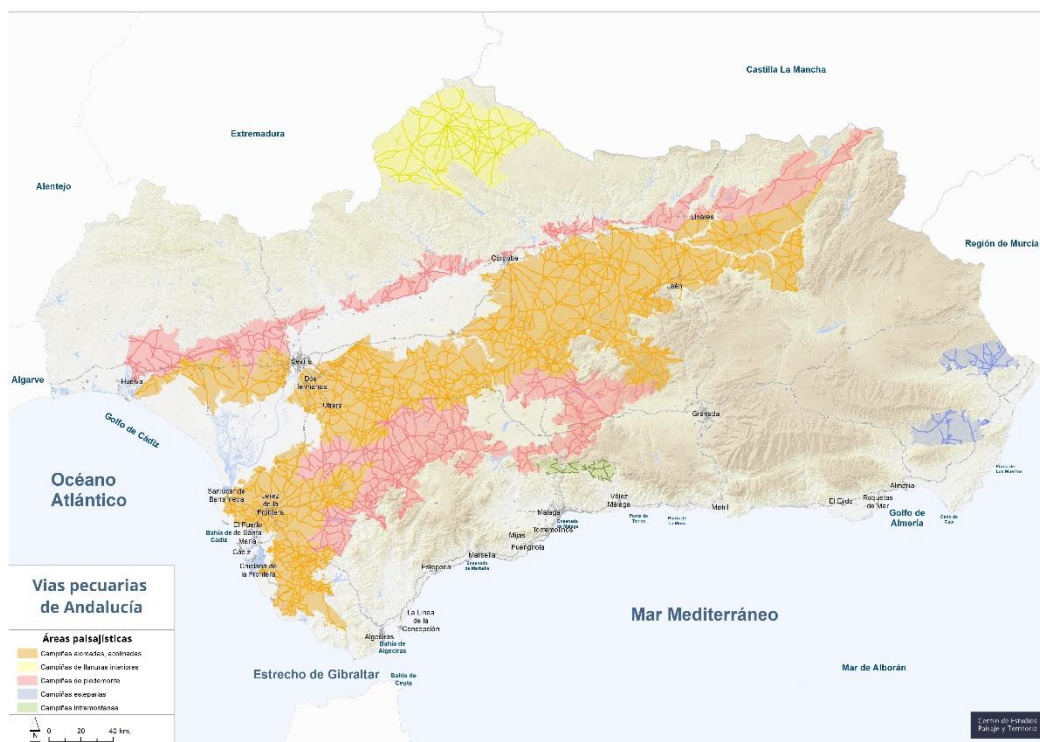
Representatividad de las Áreas Paisajísticas del Mapa de Paisajes de Andalucía y su correspondencia con la Red de Vías Pecuarias de Andalucía. Fuente: Elaboración propia.

Campaña

Las vías pecuarias que discurren por áreas paisajísticas de campiña son las que presentan mayor extensión con respecto al resto de categorías de paisaje con 13.730 Km de desarrollo de la red, que representan el 40,16% del total de vías pecuarias en Andalucía. Dentro de las diferentes áreas paisajísticas campiñesas, algo más de los kilómetros de vías pecuarias se desarrollan en campiñas acolinadas y sobre cerros (8.375 Km que representan el 24,50%), seguidas por las de piedemonte (4.168,28Km que representan el 12,19%), por las llanuras interiores (1070,11Km) que representan el 3,13%) y finalmente, por las intramontanas (117,4 y 0,34%).

La organización de la red en las áreas campiñesas acolinadas y sobre cerros tiende a organizarse conectando las principales agrocidades con sus áreas productivas, estableciendo sistemas que tienden a ser estrellados y que atraviesan paisajes donde dominan el carácter de lo agrario y lo rural.

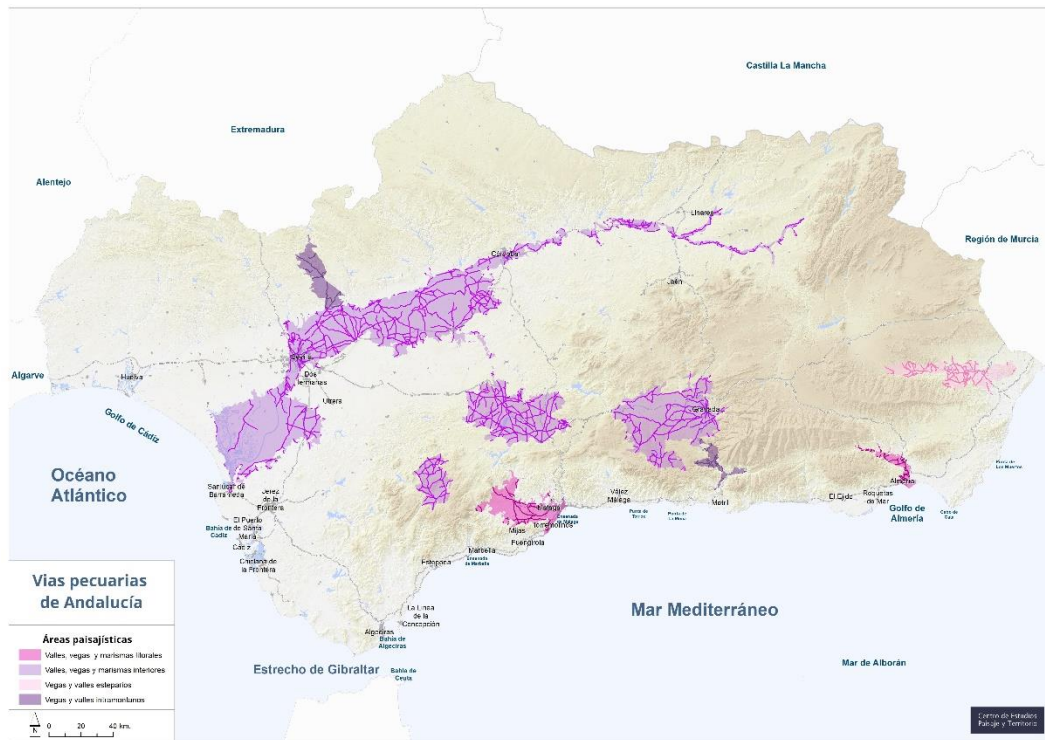
Algunas de estas vías pecuarias tienen gran exclusividad en los tipos de paisajes campiñeses de llanuras interiores y de las intramontanas, En las primeras se desarrollan en el entorno del Valle de los Pedroches, donde el sistema de ciudades y de caminos organiza una red, que da acceso a la percepción de singularidades propias de esta área como es la dehesa ibérica.



La red de vías pecuarias en el Mapa de Paisajes de Andalucía. Campiñas. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM

Serranías

Las áreas paisajísticas de serranías son las que en segundo lugar tienen una mayor presencia de vías pecuarias, con 12.299,19 Km que representan el 35,98% de la red Andaluza. Las que se encuentran asociadas a paisajes de montaña media, principalmente vinculadas a las sierras



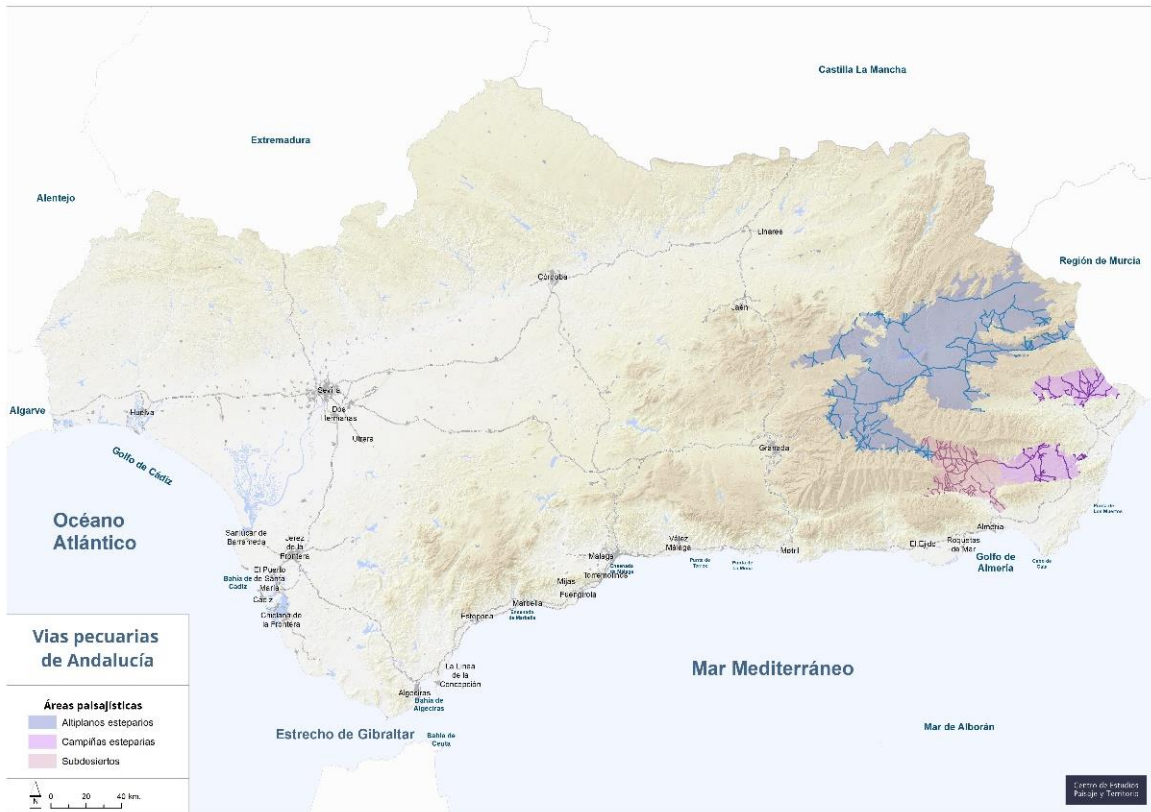
La red de vías pecuarias en el Mapa de Paisajes de Andalucía. Valles, vegas y marismas. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM



La red de vías pecuarias en el Mapa de Paisajes de Andalucía. Litoral. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM

Altiplanos y subdesiertos esteparios

Las vías pecuarias relativas a las áreas paisajísticas de altiplanos y subdesiertos esteparios son las menos extensas de la red andaluza con 1778,81 Km que suponen el 5,20%. Esta situación es coherente con la poca superficie relativa que presenta esta categoría paisajística en relación al resto. Los altiplanos esteparios, principalmente presentes en la provincia de Almería, Jaén y Granada tienen un desarrollo de 1047,51 Km (3,06%) de vías pecuarias. Las campiñas esteparias, también en Almería, con 338,09 Km (0,99%) y los subdesiertos con 393,21 (1,15%).



La red de vías pecuarias en el Mapa de Paisajes de Andalucía. Altiplanos y sub-desiertos esteparios. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM

La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España

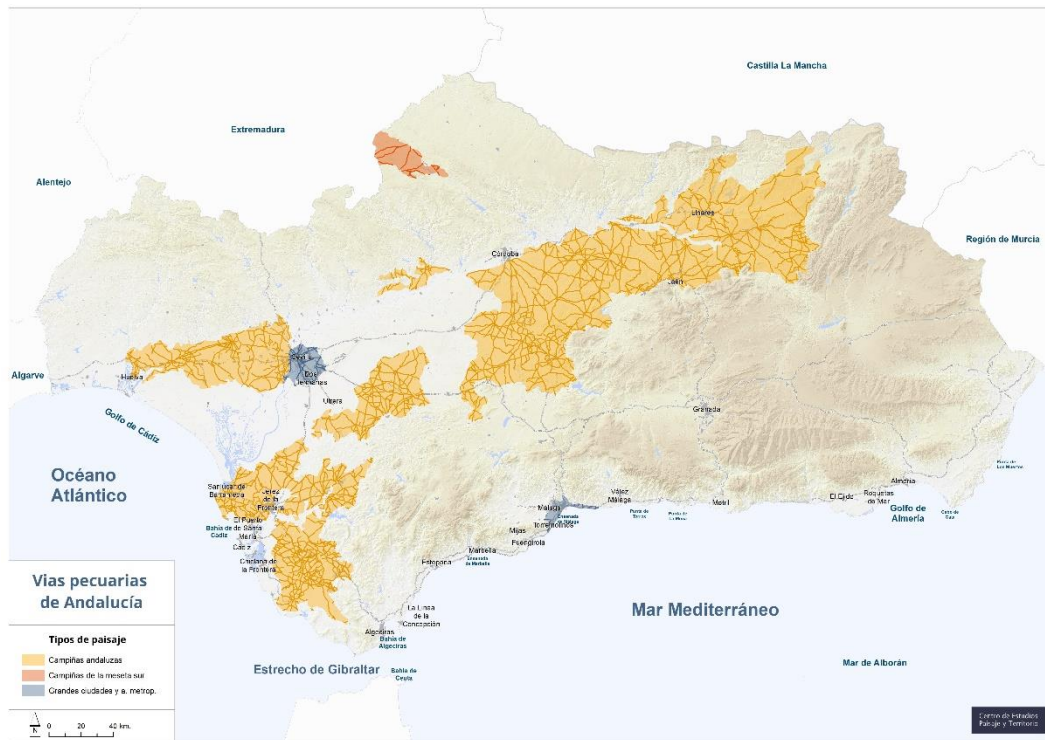
Por otra parte, se realiza un estudio comparativo con el Atlas de los Paisajes de España ya que supone una aproximación a la valoración de los paisajes andaluces en el contexto del conjunto de los paisajes españoles. Se utiliza como referencia el tipo de paisaje, que es una desagregación de las asociaciones de tipos de paisaje a los que pertenecen, identificando 24 tipos presentes en Andalucía que se agrupan en 14 asociaciones, en función de su configuración topográfica, características bioclimáticas y semejanzas en los grandes rasgos de organización de los usos del suelo.

Asociación	Tipo de paisaje	Número	Longitud (Km)	%
Macizos montañosos de las cordilleras béticas	Macizos montañosos béticos	503	1946,17	5,69%
	Macizos montañosos y altas sierras subbéticos-penibéticos	511	1781,97	5,21%
				3728,14 10,90%
Sierras y montañas mediterráneas y continentales	Sierras Béticas	741	2757,29	8,06%
	Sierras Mediterráneas con vulcanismo	2	7,48	0,02%
	Sierras litorales y sublitorales béticas	502	1718,49	5,02%
				4483,26 13,10%
Sierras, cerros y velles andaluces, levantinos y extremeños	Sierras cuarcíticas y valles extremeños	24	61,46	0,18%
	Sierras y valles béticos	80	241	0,70%
	Sierras y valles de la Sierra Morena	365	1876,8	5,49%
	Laderas y Valles de la Sierra Morena al Guadalquivir	290	1531,23	4,48%
				3710,49 10,85%
Cerros, lomas y llanos del norte de S. Morena y del borde subbético	Cerros y lomas del Borde Subbético	379	1356,06	3,96%
Penillanuras y piedemontes	Vertientes, cerros y lomas del Andévalo	159	810,36	2,37%
	Penillanuras suroccidentales	385	1844,95	5,39%
Cuencas, hoyas y depresiones	Hoyas y depresiones Bético-Alicantinas	626	2446,41	7,15%
Corredores	Valles y corredores intramontañosos béticos	521	1567,73	4,58%
	Campiñas de la meseta sur	24	110,01	0,32%
	Campiñas andaluzas	2143	8245,03	24,10%
				16380,55 24,42%
Vegas y Riberas	Vegas del Guadalquivir, Genil y Guadalete	393	920,94	2,69%
Llanos interiores	Llanos interiores andaluces	575	2540,27	7,43%
Llanos litorales peninsulares	Llanos y glacis litorales y prelitorales	341	1448,04	4,23%
Gargantas, desfiladeros y hoces	Gargantas y valles en la Frontera Portuguesa	21	78,23	0,23%
Grandes ciudades y áreas metropolitanas	Grandes ciudades y áreas metropolitanas	93	231,91	0,68%
Marismas, deltas y arenales mediterráneos y suratlánticos	Deltas y llanos fluviales asociados	50	139,01	0,41%
	Costas dunares de Doñana	4	44,83	0,13%
	Marismas andaluzas	140	479,56	1,40%
				663,4 1,94%

Representatividad de los Tipos de Paisaje del Atlas de Paisajes de España y su correspondencia con la Red de Vías Pecuarias de Andalucía. Fuente: Elaboración propia

Campiñas

Dentro de la asociación de tipos de paisaje campiñeses, al igual que sucediese con el Mapa de Paisajes Andaluces, se encuentra una importante extensión de vías pecuarias asociadas, que alcanza los 8.355,04 Km (24,42%), debido a la gran superficie que suponen de las campiñas, pero también a una mayor densidad de caminos que tradicionalmente han tenido una función íntimamente ligada a la actividad agraria y las poblaciones de estos territorios. El tipo de paisaje de las campiñas andaluzas es el que alberga la gran mayoría de estas vías pecuarias con 8.245 Km (24,10%), mientras que el tipo campiñas de la meseta sur, que se extiende desde el sur de Extremadura a los Pedroches, alcanza 110,01 Km (0,32%).



La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España. Campiñas. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica del Ministerio para la Transición Ecológica

Grandes ciudades y áreas metropolitanas

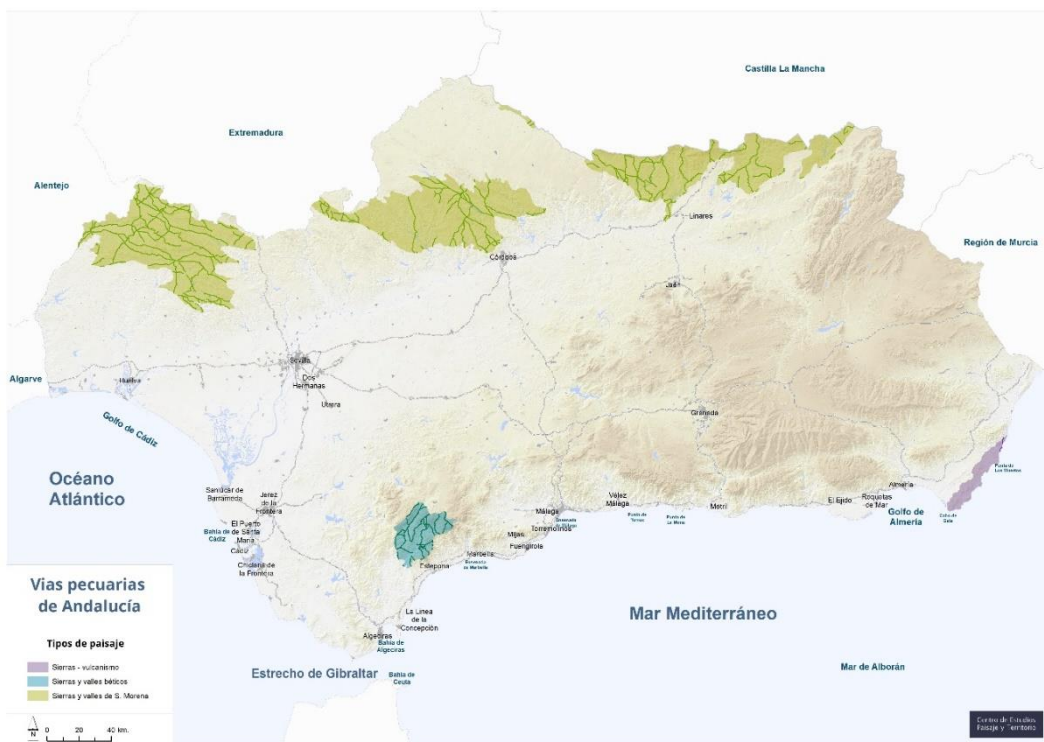
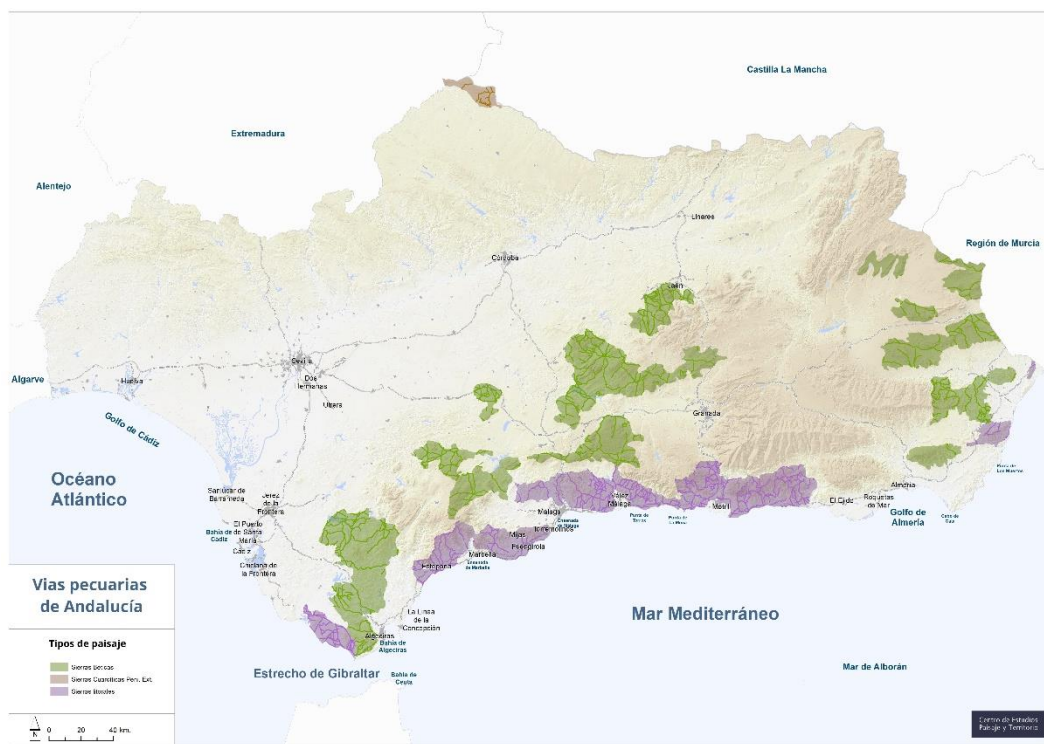
Este tipo de paisaje se encuentra en Andalucía asociado a la aglomeración urbana de Sevilla y a la de Málaga, correspondiéndole una pequeña extensión de vías pecuarias asociadas (231,91 Km y 0,68%) si se compara con el total de la red, aunque muy singulares de este tipo de paisajes.

Sierras de montañas mediterráneas y continentales

En conjunto discurren por ellas 4.483,26 Km de vías pecuarias, que suponen el 13,10% del total de la longitud andaluza. Por las sierras béticas discurren 2.757,29 Km (8,06%), por las litorales y sublitorales béticas, 1.718,49 Km (5,02%) y por las mediterráneas con vulcanismo tan sólo 7,48 Km (0,02%).

Sierras, cerros y valles andaluces, alicantinos y extremeños

En conjunto suponen 3.710,49 Km de vías pecuarias que representan el 10,85 % del total. En esta asociación se encuentra el tipo de sierras y valles de Sierra Morena (1.876,8 y 5,49%) que junto a las laderas y valles de la Sierra Morena al Guadalquivir (1.531,23 y 4,48%) albergan la mayor parte de la longitud de vías de esta asociación y se encuentran en continuidad o muy próximas. Los caminos de sierras y valles Béticos (241 Km y 0,70%) y Las sierras cuarcíticas y valles extremeños (61,46 y 0,18%) son mucho menos representativos en cuanto a longitud, pero sin embargo tienen la singularidad de ser vías exclusivas para recorrer este conjunto de paisajes.



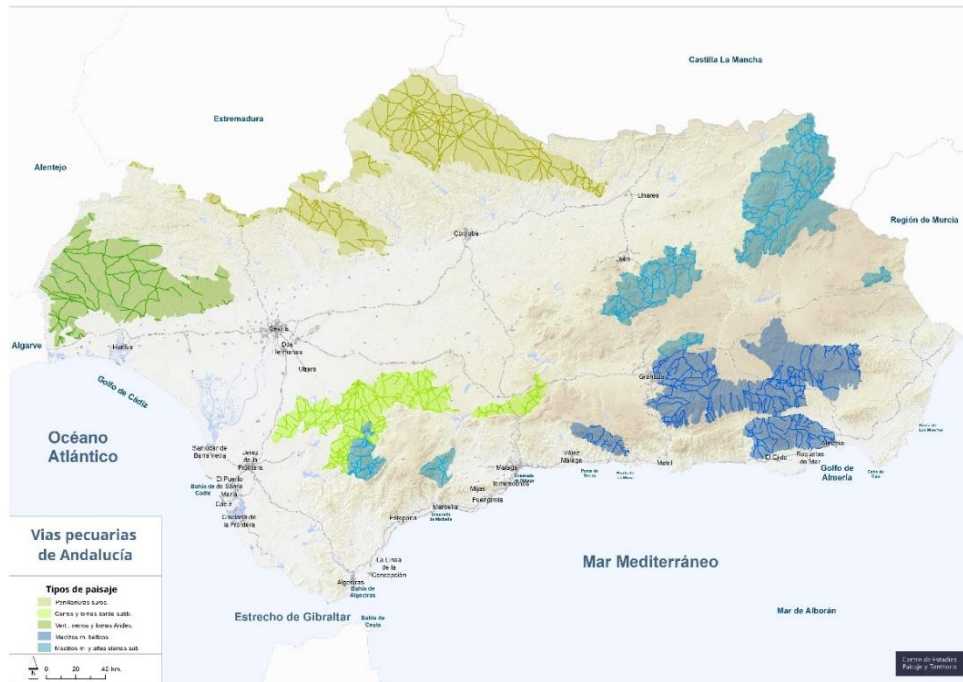
La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España. Serranías II y Serranías III. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica del Ministerio para la Transición Ecológica

Macizos montañosos de las cordilleras béticas

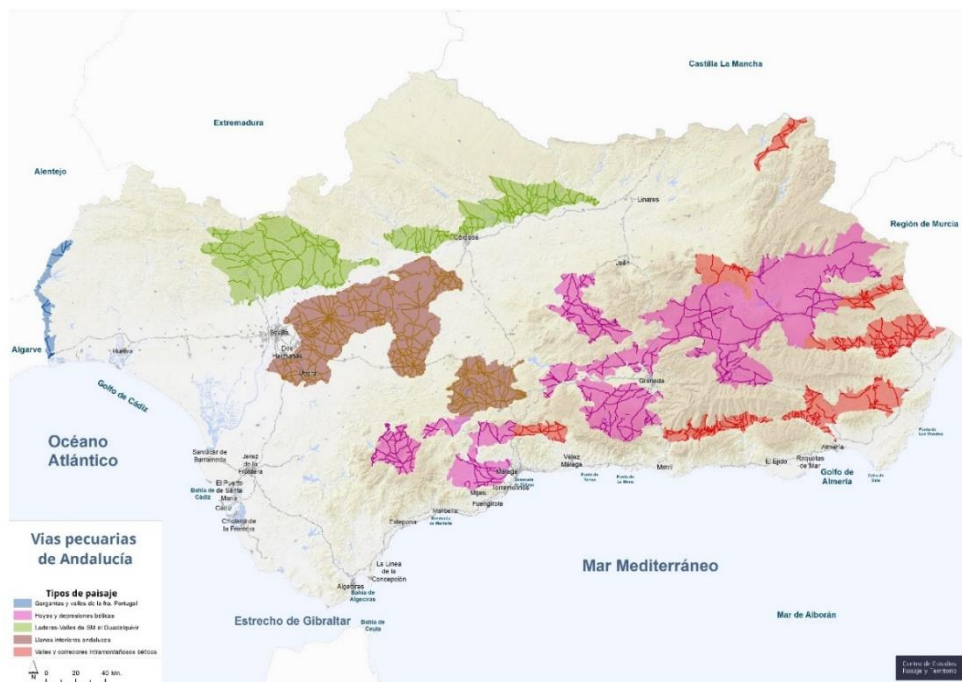
En conjunto, por esta asociación de paisajes se desarrollan 3.728,14 Km de vías pecuarias que suponen el 10,90% del total, entre los tipos de paisajes de macizos montañosos béticos (1.946,17 y 5,69%) y macizos montañosos y altas sierras subbéticos (1.781,97 y 5,21%).

Penillanuras y piedemontes

Son recorridos por 2.655,31 Km de vías pecuarias que suponen el 7,76% de la extensión total, repartida entre los tipos de paisaje de las penillanuras suroccidentales (1.844,95 y 5,39%) y las vertientes, cerros y lomas del Andévalo (810,36 y 5,39%). Los cerros y lomas del Borde Subbético, por su parte, integran 1.356,06 Km de vías pecuarias, que suponen el 3,96%.



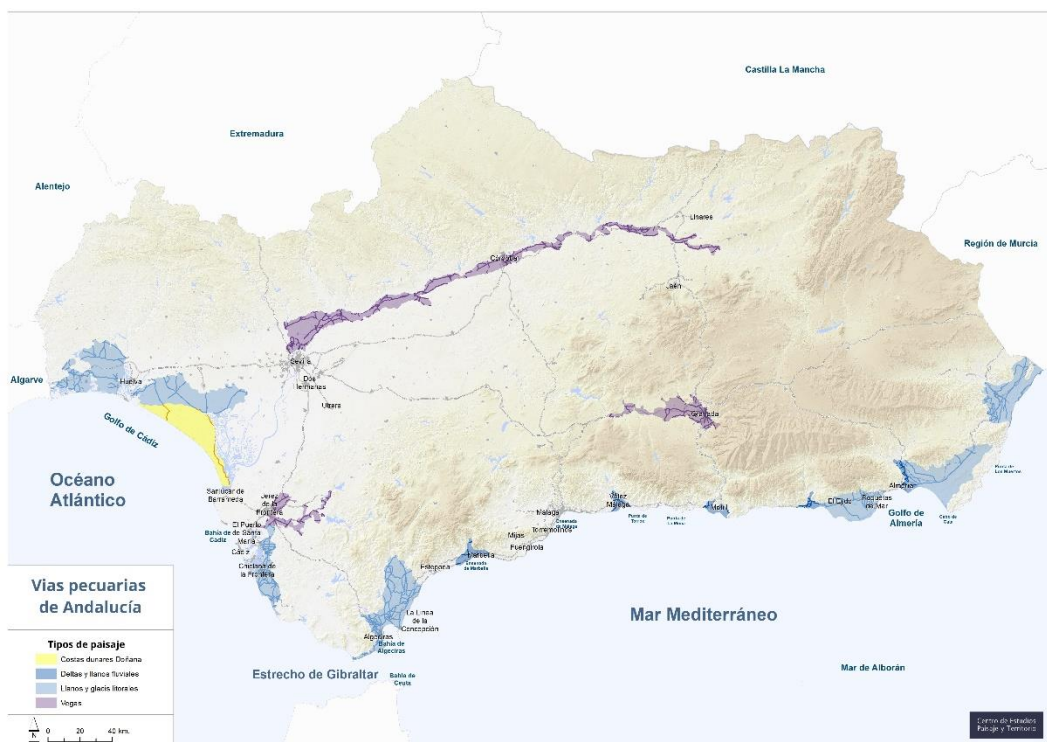
La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España. Serranías I. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica del Ministerio para la Transición Ecológica



La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica del Ministerio para la Transición Ecológica

Por el tipo de paisaje de *hoyas y depresiones Bético-Alicantinas* discurren 2.446,41 Km de vías pecuarias que corresponden al 7,15 %. Las vías de los *llanos interiores andaluces* tienen una extensión total de 2.540,27 Km equivalentes al 7,43%. Las de los *valles y corredores intramontañosos béticos*, 1.767,63 Km que suponen el 4,58% y las *gargantas y valles en la Frontera Portuguesa* 78,23Km y 0,23%.

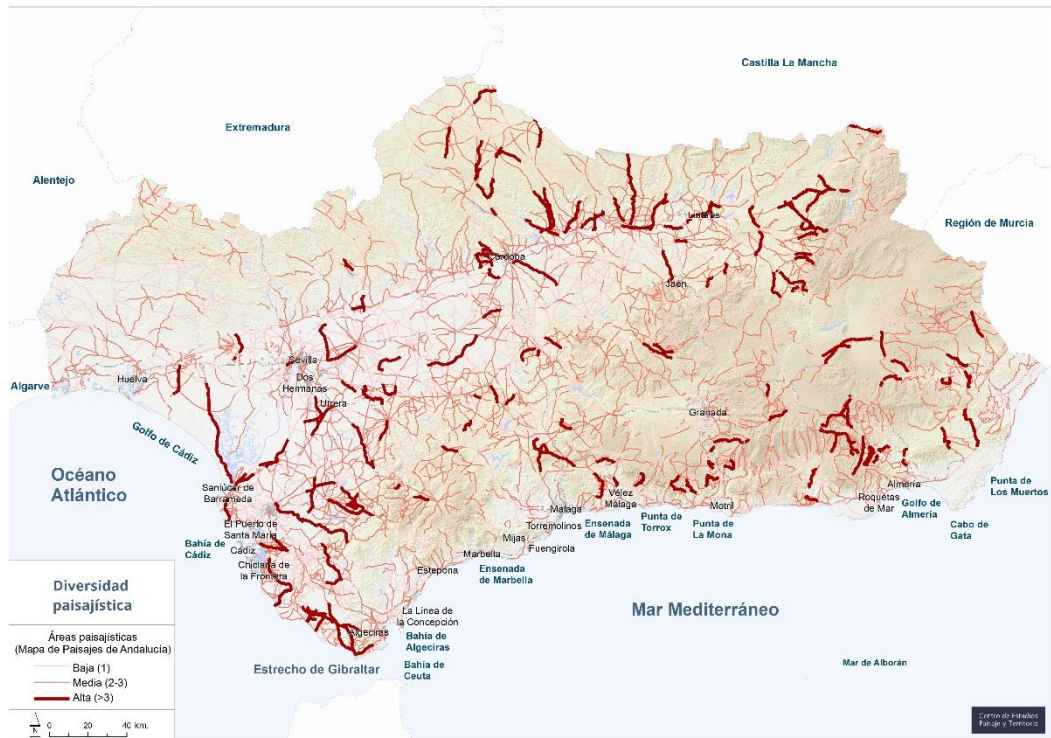
En los *llanos y glaciés litorales y prelitorales* la red alcanza una extensión de 1.448,04 y el 4,23%. Las *vegas del Guadalquivir, Genil y Guadalete*, con 920,94Km y 2,69%. Por su parte la asociación de paisajes de *marismas, deltas y arenales Mediterráneos y Suratlánticos* alcanzan una extensión de caminos de 663,4 y 1,94%, repartidos en los tipos de paisaje de *marismas andaluzas* (479,56 y 1,41%), *deltas y llanos fluviales asociados* (139,01 Km y 0,41%) y *costas dunares de Doñana* (44,83 Km y 0,13%).



La red de vías pecuarias en el Atlas de Paisajes de España. Costas y valles I. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica del Ministerio para la Transición Ecológica

3.3. Clasificación de las vías pecuarias de Andalucía atendiendo a su potencial paisajístico

Riqueza paisajística



Áreas Paisajísticas del Mapa de Paisajes de Andalucía recorridas por tramos de Vías Pecuarias. Fuente: Elaboración propia

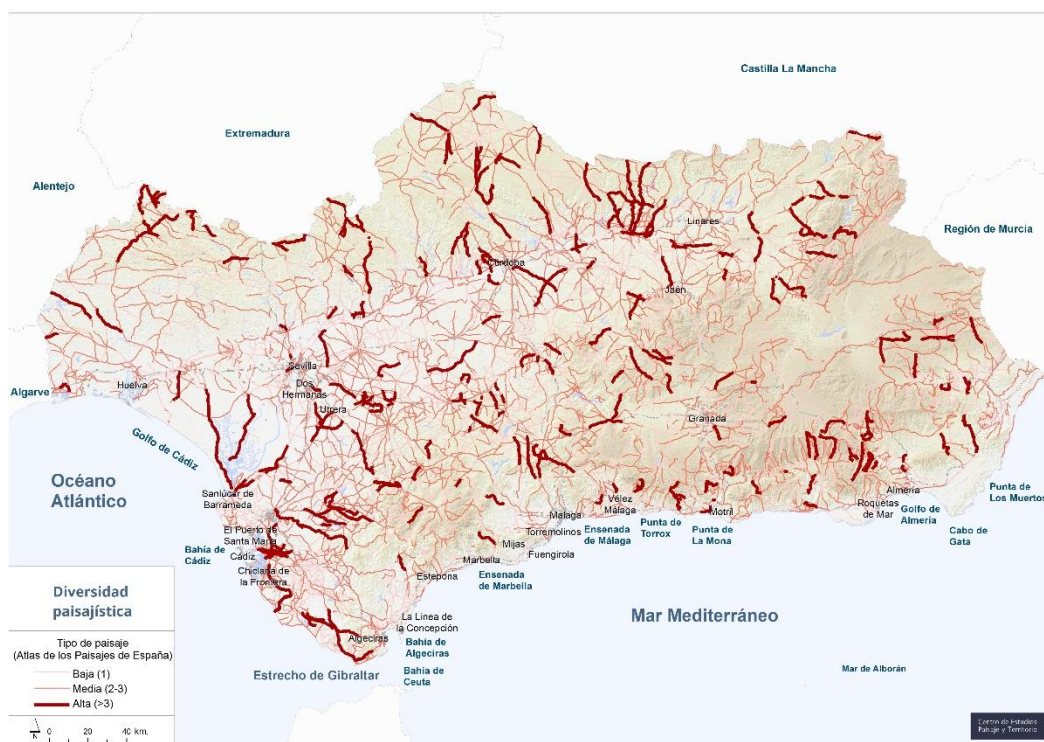
Las vías pecuarias que atraviesan mayor número de áreas paisajísticas del Mapa de Paisajes de Andalucía y de mayor extensión (>15Km) se encuentran especialmente localizadas en el Alto y Bajo Guadalquivir así como en zonas de áreas de costa y sierras. En la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas, ofrecen mayor riqueza las vías que cruzan en sentido Oeste-Este ya que pasan de las *campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros* a zonas de transición o de *serranías de baja montaña*, en los piedemontes, y finalmente hasta las *serranías de montaña media*. Algunas de las que se encuentran más al sur, alcanzan la cara norte de estas sierras entrando en el área de los *altiplanos esteparios*. En el centro-norte de Jaén, se produce una situación similar en la comarca de La Loma y en el entorno de Andújar, ya que las vías atraviesan áreas de *valles, vegas y marismas interiores, zonas de campiñas alomadas y de piedemonte* hasta alcanzar las *serranías de baja montaña* en Sierra Morena, del mismo modo que sucede más al suroeste, en la provincia de Córdoba, donde la cañada real Soriana en sus diferentes tramos recorre el *área de valles, vegas y marismas interiores* de la Vega del Guadalquivir hasta las *campiñas de llanuras interiores* de los Pedroches, pasando por las *campiñas de piedemonte* y las *serranías de baja montaña*.

El espacio de encuentro entre las provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva es otro de los entornos de mayor diversidad, ya que se transita entre áreas de *campiñas alomadas, acolinadas y sobre cerros* hacia *vegas, valles y marismas interiores* conforme nos aproximamos al Aljarafe-Condado de

Huelva en el sureste, o bien hacia áreas de *campiñas de piedemonte y de serranías de baja montaña* conforme entramos en el entorno de Algeciras y las Serranías de Cádiz y de Ronda.

Otros casos muy significativos se encuentran en áreas costeras como la de la Bahía de Algeciras y el entorno de Tarifa, donde vías como la cañada real de Algeciras a Tarifa y Medina Sidonia descienden desde las áreas de *campiñas* a las de *costas con sierras litorales, costas bajas y arenosas* para volver a ascender hacia el área de *serranía de montaña media*.

El sureste andaluz también presenta casos de especial riqueza en las vías que bordean áreas de *altiplanos esteparios y de serranías de montaña media* en las proximidades de Almanzora, como sucede con la cañada del camino real de Lorca o, más al Oeste, la de Vélez Rubio a Huércal-Overa.



Tipos de paisaje del Atlas de los Paisajes de España recorridas por tramos de Vías Pecuarias. Fuente: Elaboración propia

El Atlas de los Paisajes de España ofrece unos resultados similares para las áreas descritas, pero, además, evidencia una mayor diversidad en algunas vías pecuarias, debido a que en dicho estudio hay una mayor diversificación en la clasificación de tipos de paisaje. La cañada real Soriana, en su transición desde el Andévalo a la Sierra de Huelva pasa de las *vertientes, cerros y lomas del Andévalo* a las *sierras y valles de Sierra Morena*, para atravesar, en las cumbres, las *penillanuras y piedemontes suroccidentales*. Más al este, en la Sierra Norte de Sevilla, el itinerario formado por las cañadas de Las Merinas y de Sevilla, ofrecen una secuencia desde las *penillanuras suroccidentales*, las *sierras y valles de Sierra Morena*, de nuevo atraviesan las *penillanuras suroccidentales* hasta llegar más al sur, a las *laderas y valles de la Sierra Morena al Guadalquivir*.

En el entorno de Doñana – Isla Mayor, la cañada real de la Marisma Gallega atraviesa las *marismas andaluzas, un pequeño tramo de llanos y glaciares litorales* y desemboca en el tipo de

campiñas andaluzas. La extensa cañada real de Abadejos – Cuartillos, que se dirige desde el entorno de Jerez hacia la Serranía de Cádiz, pasa por zonas de *campiña*, atravesando tramos de *vegas del Guadalquivir, Genil y Guadalete* hasta adentrarse en las *sierras béticas* del sur de Cádiz. En la Bahía de Cádiz hacia la Janda, algunas vías atraviesan diferentes tipos de paisaje siendo especialmente significativa en cuanto a su riqueza la cañada real de Gibraltar, que atraviesa primero las *vegas del Guadalquivir, Genil y Guadalete*, se adentra en las *marismas andaluzas*, pasa por llanos de *glacis litorales y prelitorales* y se adentra en las *campiñas andaluzas*.

Especificidad paisajística

Algunas áreas o tipos de paisajes, debido a su escasa extensión o a que se encuentran poco articulados por vías pecuarias, es decir, tienen pocos km totales recorridos, sólo son perceptibles desde un conjunto reducido de itinerarios. Debido a esto, adquieren gran especificidad e interés al ser los que de forma exclusiva recorren paisajes de caracteres muy marcados y singulares en Andalucía.

Es el caso del área de paisaje de *serranía de alta montaña*, en Sierra Morena, donde las cañadas reales de Trevélez, de Sierra Nevada y de Padul al Pico de la Veleta configuran algunos de los itinerarios más representativos. En cuanto a los tipos de paisaje, en las *sierras mediterráneas con vulcanismo* de la costa almeriense, la colada de la Vera adquiere gran interés por el hecho de que es la única vía pecuaria que la atraviesa. Las posibilidades de recorrido por el tipo de paisaje de *sierras y valles béticos* en la Serranía de Cádiz son mayores, aunque en lo relativo a los caminos de mayor jerarquía, sólo se encuentra vertebrado en su parte occidental por el itinerario formado por las cañadas del Campo de Gibraltar, el Río Guadiaro y Benarrabá así como por los de las cañadas de el Llano de las Cruces y el Colmenar.

Dentro de los *paisajes campiñeses* menos comunes, el recorrido más representativo del área de paisaje de *campiñas intramontanas*, en la zona de Vélez – Málaga y Axarquía, es la cañada real de Alhama a Antequera. En cuanto a las *campiñas esteparias*, en el sureste árido – Almansora, en Almería, la única cañada real asociada es la de Cullar-Arboleas. El tipo de *las campiñas de la Meseta Sur*, en el Valle del Guadiato-Los Pedroches, adquiere gran relevancia la cañada real de las Merinas y otras secundarias como vertebradoras de sus paisajes.

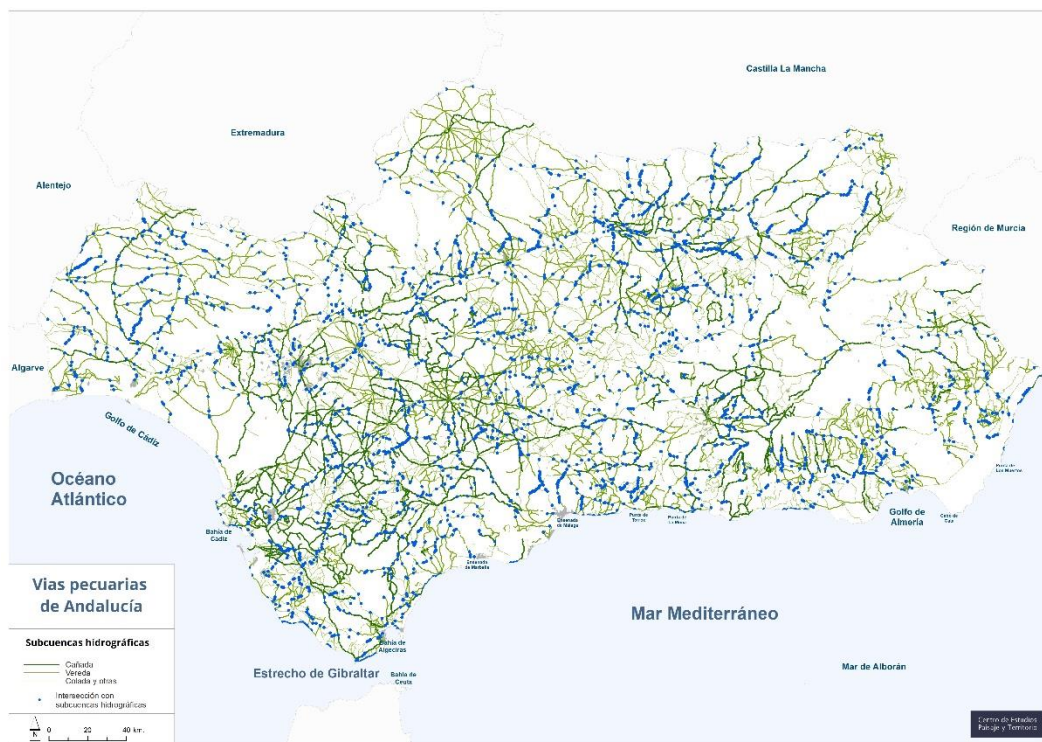
El área de paisajes de *vegas y valles intramontanos* asociada a los ríos Ízbor y Guadalfeo en las Alpujarras – Sierra Nevada, se encuentra articulada por las cañadas de La Marga y la de Saleres a Jayena así como por otras vías pecuarias de menor jerarquía. El tipo de *gargantas y valles en la frontera portuguesa*, se corresponde con una pequeña banda que recorre el oeste del Andévalo hasta llegar al litoral y dado el carácter históricamente fronterizo de este espacio, son escasos los kilómetros recorridos de vías pecuarias y de poca jerarquía, tendiendo a cruzar esta banda transversalmente hasta los principales núcleos poblacionales.

Las *costas mixtas*, un área paisajística de escasa extensión asociada a la franja litoral entre Málaga y Castell de Ferro, son recorridas por un conjunto de vías pecuarias donde destaca la cañada de Málaga a Motril, que acompaña a la franja litoral en una parte importante de su extensión. Por su parte, en el tipo de paisaje de *costas dunares de Doñana*, en el frente litoral del Parque Nacional, adquieren gran significación la vereda de Sanlúcar de Barrameda de amplio recorrido a lo largo de

la zona de encuentro de este tipo con su contiguo de *marismas andaluzas*, así como la vereda del camino del Loro, que se desarrolla desde el interior hasta la costa, más al oeste.

Diversidad escénico-territorial

Los cruces que se producen con las cuencas, subcuencas hidrográficas y líneas de horizonte, permiten identificar diferentes escenarios visuales que se atraviesan transversalmente en el recorrido que se realiza, debido a los cambios de rasante que se van produciendo. La presencia de mayor número de cruces en el itinerario se traduce finalmente una mayor diversidad escenográfica donde se encuentran más variedad de referentes visuales en el camino y por lo tanto, una mayor capacidad de acceder a diferentes paisajes en un menor recorrido. Son las zonas que presentan una orografía más quebrada que es atravesada por uno o varios itinerarios la que suele ofrecer una mayor variedad escenográfica. De este modo, se identifican vías especialmente ricas en este sentido. En Almería, las vías que van atravesando los piedemontes y que conectan el litoral con las zonas de interior, y también destaca la cañada Real de la Costa, de Pulpí-Cuevas de Almanzora.



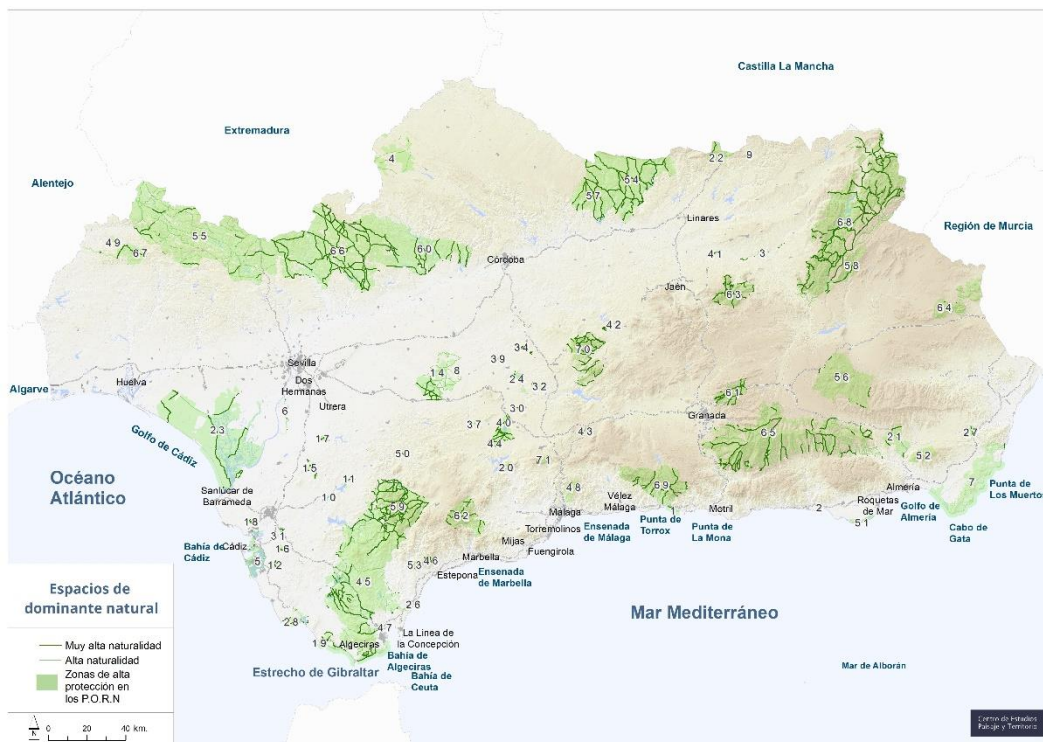
Intersección de las vías pecuarias con las sub-cuencas hidrográficas

En Cádiz, son representativas las cañadas reales de Sevilla y de Málaga, que conectan Olvera y Alcalá del Valle. Entre Puerto Serrano y Algodonales, también es significativa la cañada de Ronda. La cañada real Soriana que cruza buena parte de la provincia de Córdoba desde la Vega hasta Sierra Morena, debido a su gran extensión, presenta numerosos cruces con cuencas que evidencian cambios escénicos del recorrido. En Granada existen varias vías que destacan por la diversidad escénico-territorial, como es el caso de la cañada de Sevilla a Granada que va desde Archidona a Loja, la de Salar a Alhama y Málaga, la de Granada a Almuñecar, la de Sierra Nevada y la de la Cuerda, entre Granada y Monachil. Las cañadas onubenses más representativas son la de

Sevilla, en el Andévalo y la Soriana, en la zona norte de la Sierra. En cuanto a Jaén, son destacadas las cañadas del margen derecho del Guadalquivir, entre Úbeda y Torreblascopedro, la de Navas de San Juan, la de Marmolejo y la de Tres Mojones, que discurre por una línea de cumbres y se va asomando a las diferentes faldas de las montañas. La cañada de Granada a su paso por Antequera, la de Sevilla y Málaga que conecta las serranías de las provincias de Cádiz y Málaga y la de Granada a Sevilla, todas ellas en la provincia de Málaga, destacan también por su diversidad escénica. Por último, en la provincia de Sevilla son especialmente significativas, la cañada real de Sevilla en la Sierra Norte, la Soriana, entre Fuentes de Andalucía y Écija, la de Granada a Sevilla, que también adquiere el nombre de real de Morón, la de Ronda y de Málaga, la de las Islas que cruza el Aljarafe y la de Dos Hermanas – Sevilla.

Naturalidad y ruralidad de la red

Naturalidad



- | | | | |
|-------------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|--|
| 1- Acantilados de Maro-Cerro Gordo | 19- Estrecho | 37- Laguna del Gosque | 55- Sierra de Aracena y Picos de Aroche |
| 2- Albufera de Adra | 20- Desfiladero de Los Gaitanes | 38- Laguna del Rincón | 56- Sierra de Baza |
| 3- Alto Guadalquivir | 21- Desierto de Tabernas | 39- Laguna de Tíscar | 57- Sierra de Cardeña y Montoro |
| 4- Alto Guadiato | 22- Despeñaperros | 40- Laguna Fuente de Piedra | 58- Sierra de Castril |
| 5- Bahía de Cádiz | 23- Doñana | 41- Laguna Grande | 59- Sierra de Grazalema |
| 6- Brazo del Este | 24- Embalse de Cordobilla | 42- Laguna Honda | 60- Sierra de Hornachuelos |
| 7- Cabo de Gata-Níjar | 25- Embalse de Malpasillo | 43- Lagunas de Archidona | 61- Sierra de Huétor |
| 8- Campiñas de Sevilla | 26- Estuario del Río Guadiaro | 44- Lagunas de Campillos | 62- Sierra de las Nieves |
| 9- Cascada de Cimbarra | 27- Karst en Yesos de Sorbas | 45- Los Alcornocales | 63- Sierra Mágina |
| 10- Cola del embalse de Arcos | 28- La Breña y Marismas del Barbate | 46- Los Reales de Sierra Bermeja | 64- Sierra María – Los Vélez |
| 11- Cola del embalse de Bornos | 29- Laguna Amarga | 47- Marismas del Río Palmones | 65- Sierra Nevada |
| 12- Complejo Endorreico de Chiclana | 30- Laguna de la Ratosa | 48- Montes de Málaga | 66- Sierra Norte de Sevilla |
| 13- Complejo Endorreico de Espera | 31- Laguna de las Canteras y el Tejón | 49- Peñas de Aroche | 67- Sierra Pelada y Rivera del Aserrador |
| 14- Complejo Endorreico de la | 32- Laguna de los Jarales | 50- Peñón de Zaframagón | 68- Sierras de Cazorla, Segura y |

Lentejuela					
15- Complejo Endorreico de Lebrija-Las Cabezas	de	33- Laguna de Medina	51- Punta Entinas-Sabinar	Las Villas	69- Sierras de Tejada, Almirajara y Alhama
16- Complejo Endorreico de Puerto Real		34- Laguna de Zóñar	52- Sierra Alhamilla		70- Sierras Subbéticas
17- Complejo Endorreico de Utrera		35- Laguna del Chinche	53- Sierra Crestellina		71- Torcal de Antequera
18- Complejo Endorreico de Puerto de Santa María		36- Laguna del Conde	54- Sierra de Andújar		

Vías pecuarias en espacios de dominante natural. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM

Del total de la red, aproximadamente 5.666,11 Km de vías pecuarias discurren por espacios que se encuentran en un entorno de carácter natural, integradas en espacios que se encuentran regulados por un PORN (Plan de Ordenación de los Recursos Naturales). De todas ellas, se considera que acceden a paisajes de un alto carácter natural las que se encuentran en zonas A y B de protección de Parques Naturales, Parajes Naturales, Reservas Naturales, Zonas de Uso Restringido y de Reserva de Parques Nacionales, que equivalen a 3.784,65 Km, aproximadamente el 67% de los itinerarios que atraviesan estos espacios.

Algunos de los caminos más representativos en Andalucía son los del Parque Nacional de Doñana donde la vereda de Sanlúcar de Barrameda es uno de los tramos continuos por espacios con altos valores naturales, destacando también la vereda de la Rocina y la vereda del camino de Sevilla y Rocío. En las sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, se encuentran también tramos continuos de gran extensión, como es el caso de la cañada real de la cuesta de Despiernacaballos, los cordeles de las Casicas, de la Fresnadilla, de la Escalera, del Cañuelo y de Las Vistas Pintorescas.

Otras áreas de interés, por la densidad de caminos asociados a la naturalidad del entorno son el Parque Natural de los Alcornocales, donde se encuentran la cañada real de los Bueyes de Ronda y los cordeles del Moral a Alcalá y de Arcos. El cordel de los Molinos, en la Sierra de Andújar también es uno de los más extensos y se articula en este ámbito serrano por otros también extensos como los de la cañada real de Extremadura y los cordeles de Mestanza, Valtraviesa y Fuencaliente a Marmolejo, que terminan por generar una estructura especialmente mallada en la mitad este del ámbito. En Sierra Nevada se percibe una estructura de vías pecuarias que discurren en sentido norte - sur con gran alcance visual, siendo las más extensas y estructurantes, las cañadas reales de Sierra Nevada, el Marquesado, Trevélez y el Castillejo, así como la vereda de las Cabañuelas. La Sierra Norte de Sevilla alberga también una importante red de vías que discurren por entornos de alta naturalidad, como las cañadas reales del Robledo a Lora y Sevilla, la de Sevilla, la de Hornachuelos al Pedroso.

Ruralidad

Los espacios de dominante agraria en Andalucía tienen una gran incidencia en cuanto a su extensión superficial y estos se encuentran fuertemente engarzados por una densa red de vías pecuarias que conecta las ciudades y pueblos entre sí y con sus entornos inmediatos. Apoyadas en las ciudades medias de la campiña con un esencial papel territorial, amplias vías pecuarias interconectan el territorio y sus diferentes espacios agrarios y adquiere especial densidad en todo el Valle del Guadalquivir. Sin duda las vías pecuarias articuladoras de este gran sistema son las que recorren el valle en sus dos márgenes desde su parte alta hasta la baja. Las que presentan

cierta continuidad son el de Baeza – Mengíbar, Andújar – Córdoba, Córdoba – Alcolea del Río y Dos Hermanas – Sanlúcar de Barrameda.



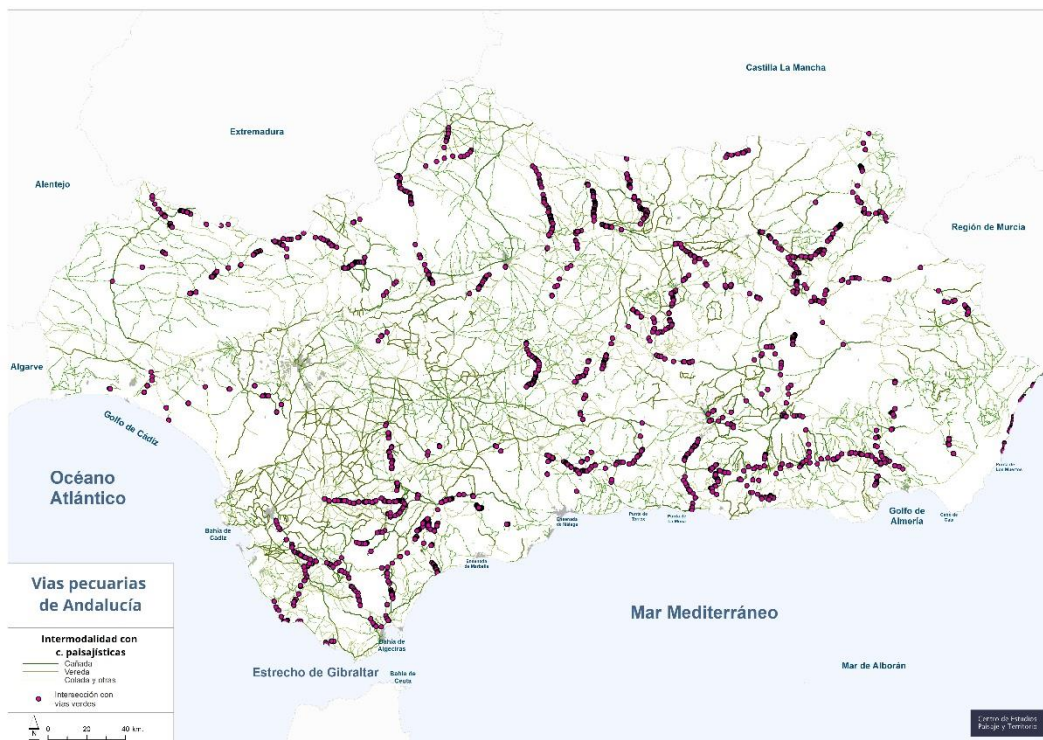
Cruce de las vías pecuarias con la red de carreteras paisajísticas. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

Uno de los ejes más amplios, formado por diferentes tramos, es el de Carmona – Loja, pasando por Marchena, Osuna, Pedrera y Alameda, con diferentes nombres y jerarquía viaria, los más importantes y extensos son el de las cañadas reales de Osuna, de Granada y Ronda – Granada y Sevilla-Granada. Otro de los itinerarios más extensos es el antiguo trazado del camino Córdoba – Granada, que actualmente se encuentra más o menos continuo por cañadas y cordeles desde Córdoba hasta Íllora, pasando por Castro del Río, Baena y Alcalá la Real y algunos de los tramos más relevantes son el cordel de Granada, Córdoba - Granada o Córdoba – Guadix. La conexión Sevilla – Jerez también es uno de los amplios itinerarios que pasa por tramos agrarios no tensionados, destacando la cañada de la Armada y la cañada Romanina. También es de interés el que conecta Écija con Pizarra (Málaga), pasando por Osuna, Los Corrales, Teba, Ardales y Carratraca a través de las cañadas del Pascualejo, la de Écija – Teba y la de Sevilla – Málaga.

Complementariedad e intermodalidad

Contemplar la complementariedad de la red con otros tipos de viarios y caminos en Andalucía es un aspecto importante que se relaciona con la capacidad de acceso a la misma desde otro tipo de redes, bien sea mediante algún viario rodado, o bien desde otro tipo de vía de acceso peatonal y ciclista, entre las que se han tenido en cuenta los senderos, vías verdes y carriles bici. Resulta especialmente interesante tener en cuenta los cruces que se producen entre las carreteras que tienen especiales condiciones paisajísticas y las vías pecuarias.

Carreteras paisajísticas



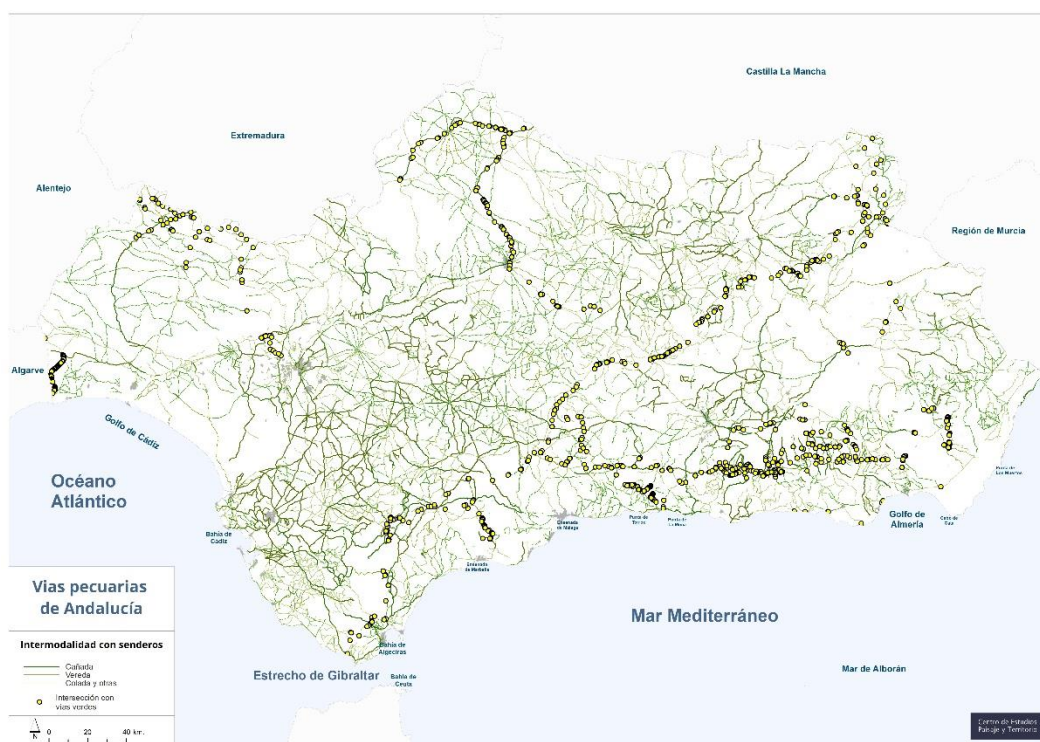
Cruce de las vías pecuarias con la red de carreteras paisajísticas. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

En Almería, las vías que presentan mayor interconexión con carreteras paisajísticas son la cañada real de la Costa (Pulpí, Cuevas de Almanzora), la colada de la Vera (Mojácar, Colmeneras), la cañada de la Sierra de Gádor (Enix), la de Levante a Poniente (Gérgal), la de Berja a Huenerja (Laujar de Andrax), la del Castillejo (Beyárcal, Palerma del Río, Alcolea) y también destacan las coladas de la Loma del Palomar y la de la Loma de la Galera (ambas en Alhama de Almería). En Cádiz destacan la cañada de Algeciras (Medina Sidonia y Benalup – Casas Viejas), la del Puerto de las Palomas (Alcalá de los Gazules), la de la Sierra y la de Puerto de la Cruz (San José del Valle, Jerez de la Frontera) y la de Ronda (Arcos de la Frontera, Grazalema). En Córdoba, la cañada real Soriana, con un gran recorrido desde la Vega del Guadalquivir hasta la Sierra (Hornachuelos, Posadas, Córdoba, Obejo, Alcaracejos, Áñora, Pozoblanco, Pedroche, Torredelcampo y el Guijo). En Granada, la cañada de los Potros (Izanaloz, Alamedilla, Pedro Martínez, Gobernador, Morelábor, Huélago, Darro, La Peza, Diezma, Lugros), La de Sierra Nevada a Málaga (Pampaneira, Soportújar, Carataunas, Órgiva) y la cañada de Sierra Nevada a Almuñecar (Padul, Albuñuelas, Lentegí, Otívar, Jete y Almuñecar). En Huelva destaca la cañada real Soriana (Cumbres Mayores y Cumbres de En medio). En Jaén, la cañada del Camino de Quesada que continúa por la vereda Camino Mojón (Cazorla, La Iruela). En Sevilla, la cañada real de Ronda (Osuna, El Saucejo) y la del Robledo a Lora del Río (Constantina).

Senderos

La conectividad de la red con los senderos es especialmente relevante para algunas de las vías pecuarias ya que presentan más de un cruce con este tipo de itinerarios, que se encuentran

especialmente relacionados con espacios de altos valores naturales de los Parques Naturales. Destacan las vías pecuarias de la Alpujara-Sierra Nevada, entre Almería y Granada, que discurren en sentido norte - sur. En Huelva, la cañada real Soriana y la colada de la Rivera. En Córdoba, la cañada real Soriana es otra de las que presentan más cruces con senderos. En Jaén, la cañada de la cuesta de Despiernacaballos, en la Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas. En Málaga, la Cañada Real de Málaga a Granada y la Cañada Real de Mojón de Puerto Verde.



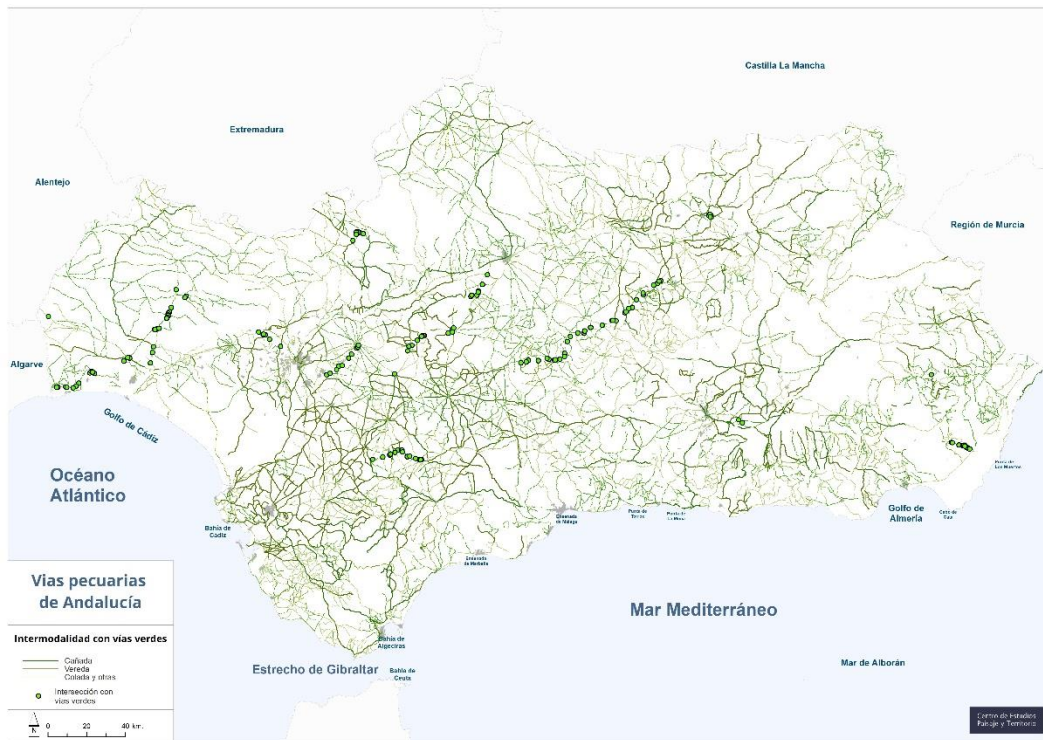
Cruce de las vías pecuarias con senderos. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

Vías Verdes

En relación a las vías verdes, recuperadas de antiguos trazados ferroviarios, algunas principales vías pecuarias que se cruzan con ellas son: En Almería, la Vereda de la Sierra (Huércal – Overa), Vereda de los Llanos (Olula del Río), La Vereda de Lucainena El Molinillo (Lucainena de las Torres). En Cádiz, la Cañada Real de Sevilla de Olvera y la de Algodonales.

En Córdoba, destacan las que cruzan con la Vía Verde del Tren del Aceite, de la Subbética Cordobesa, así como algunas otras que tienen capacidad de organizar un sistema interconectado en la Vega, como la cañada de Sevilla y termina por conectarse con varias vías en el término de Écija.

Algunos tramos de la provincia de Granada de la colada del Camino Real (Las Gabias), la vereda del Collado de la Gitana y la vereda del Barranco de las Ánimas (Güejar Sierra). En la campiña de Huelva, la cañada de Ayamonte a Sevilla y conectada con la anterior, se desarrolla el sistema de veredas de la Caparrera y de la Sierra que se dirigen por el Andévalo hacia el Norte y las cañadas transversales de Calañas, Valverde del Camino, Zalamea la Real y de Portugal.



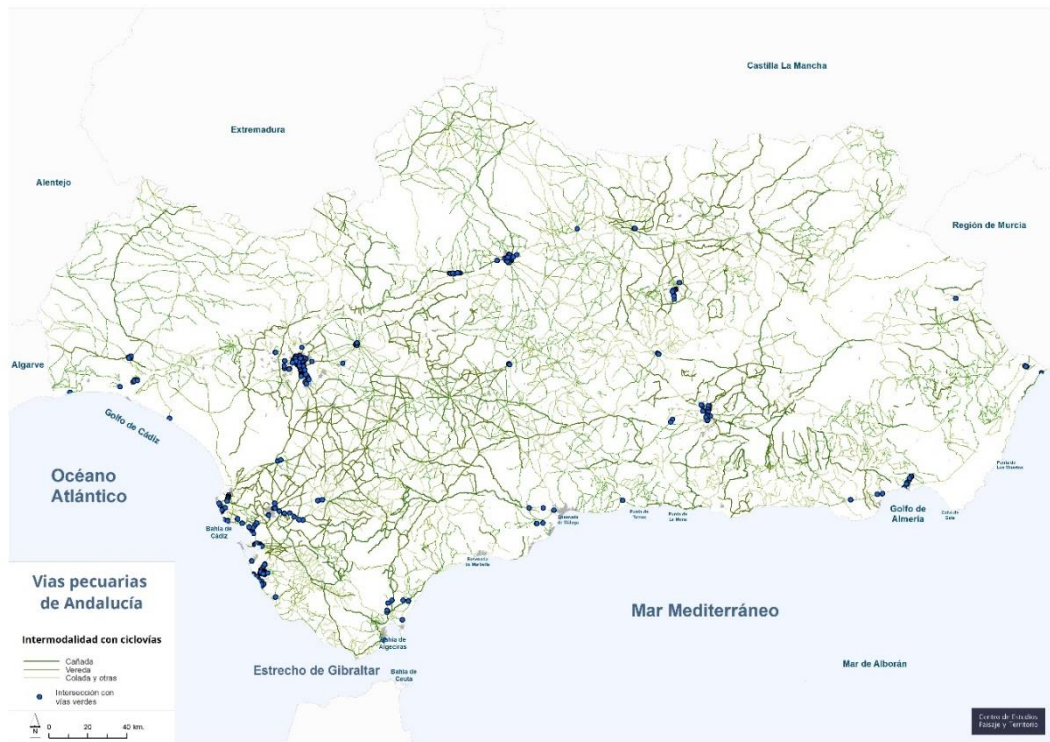
Cruce de las vías pecuarias con Vías Verdes. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

En Jaén destaca el sistema que tiene continuidad con Córdoba relativo al cruce con la vía verde del Tren del Aceite, que enlaza con la cañada de Tejera a Martos y de Fuente Armuña así como un conjunto de veredas que forman un sistema en el término de Martos, la de Tobosa, Pastrana, Fuensalobre, del Coto y Los Carriles. En Torredelcampo, la cañada de la Venta de la Gitana y la vereda de Santana. En el centro norte de la provincia, también se encuentran las veredas del Camino de Úbeda y la de Granada (Linares, Carboneros).

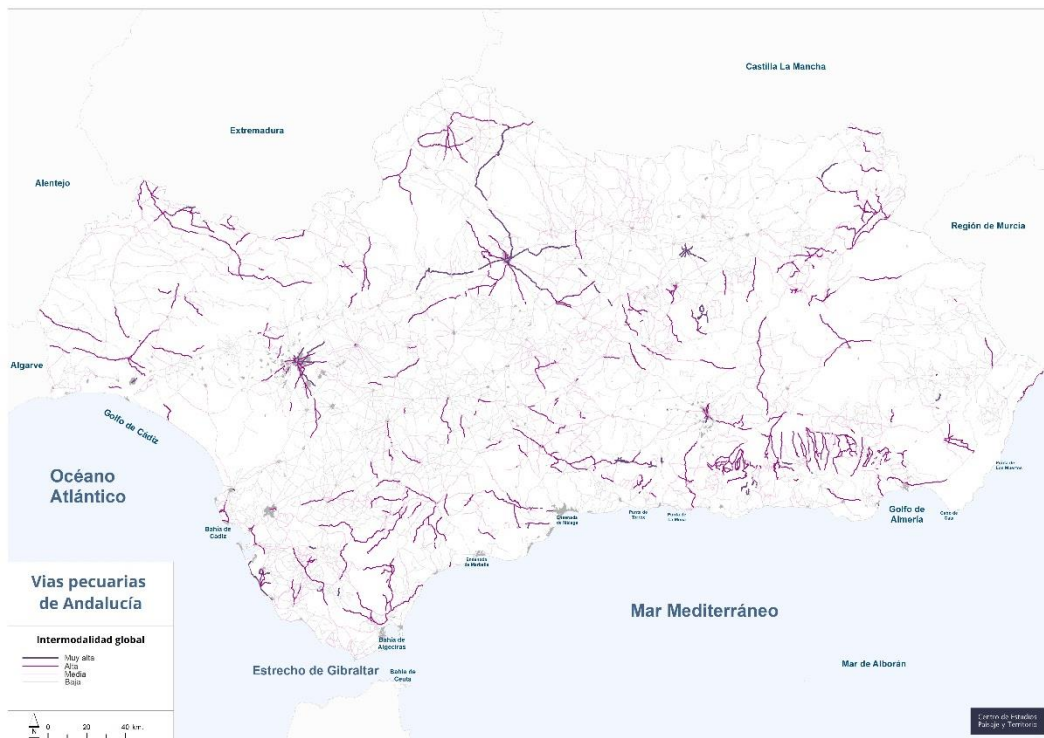
En Sevilla, conectadas con las de la Vega de Córdoba, se encuentran la cañada de Jimena y la de Francisco. Próximas a éstas, se encuentra otro sistema formado por la cañada de la Madre de Fuentes (Écija), la del Alamillo y la colada de la Puerca o Palandrines. En Carmona, las veredas de Marchena, de Paradas y la de Morón a Arahal y en Constantina, la Cañada Real de Sevilla.

Ciclovías

La mayor parte de las intersecciones con ciclovías se vinculan a asentamientos ya que habitualmente se encuentran asociadas a itinerarios interurbanos. La intermodalidad suele ser mayor en las ciudades más pobladas y especialmente, en las aglomeraciones urbanas, donde la infraestructura ciclista se encuentra más desarrollada. Es el caso de Sevilla, Málaga, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén y Almería. Asimismo, en la Bahía de Cádiz parece haberse consolidado una amplia red de carriles bici que se interconectan con la red de vías pecuarias.



Cruce de las vías pecuarias con carriles bici. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA



Valoración global de la intermodalidad. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

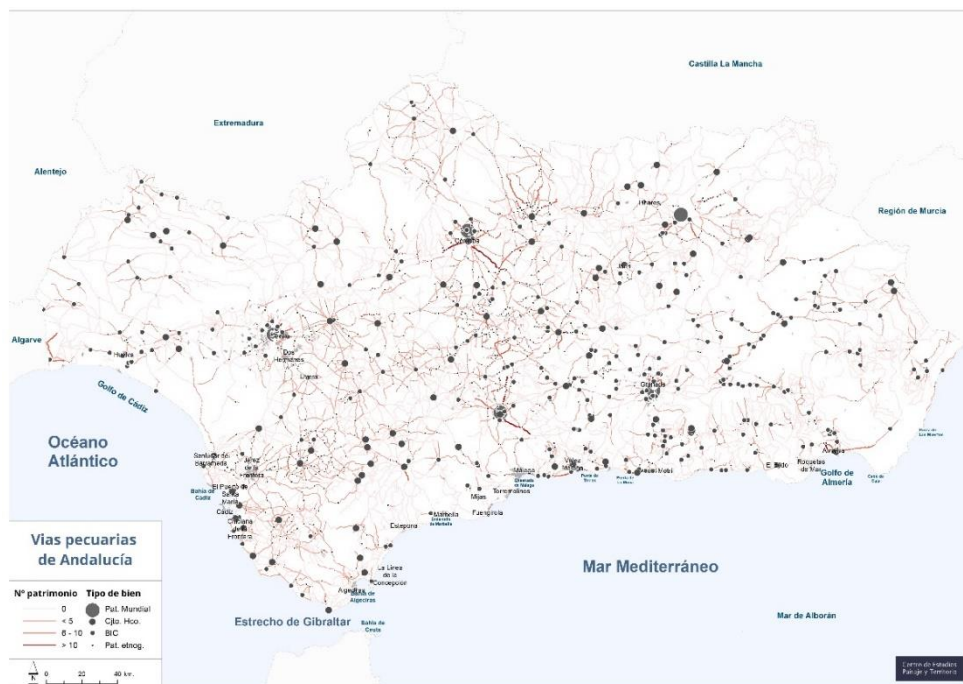
Valoración global de la intermodalidad

Al contemplar en conjunto todas las variables consideradas para evaluar la intermodalidad de la red de vías pecuarias, encontramos que las capitales provinciales andaluzas la red de vías pecuarias se encuentra más interconectada al haber quedado integradas en áreas conurbadas muy conectadas con otros itinerarios. Sevilla y Córdoba tienen sistemas muy articulados donde la ciudad principal actúa como nodo central organizando agrupaciones más o menos estrelladas. En Granada y de Jaén, algunas de las vías pecuarias presentan una intermodalidad muy superior al resto. En el caso de Granada, se encuentran la cañada real de la Trashumancia y la de la Cuerda, que forman un eje noroeste – sureste que sigue el eje de crecimiento principal de la ciudad y la conecta con Sierra Nevada, así como la cañada real de Alfacara-Granada que se dirige hacia el noreste. En Jaén son relevantes los cordeles que conectan una de las rondas exteriores de la ciudad (antigua Colada Redonda) con un pequeño sistema hacia el sur que se dirige hasta Los Villares.

Proximidad a los recursos del patrimonio cultural

La red de vías pecuarias se encuentra estrechamente vinculada a un amplio y variado patrimonio material al que estas dan acceso que incluye:

- Bienes patrimonio Mundial de la UNESCO
- Conjuntos Históricos
- Bienes de Interés Cultural de patrimonio inmueble
- Recursos de patrimonio etnológico, que incluye la arquitectura rural de Andalucía de cortijos, haciendas, lagares y molinos no incluidos en ninguna figura de protección pero que forman parte de la riqueza paisajística asociada a las vías pecuarias.

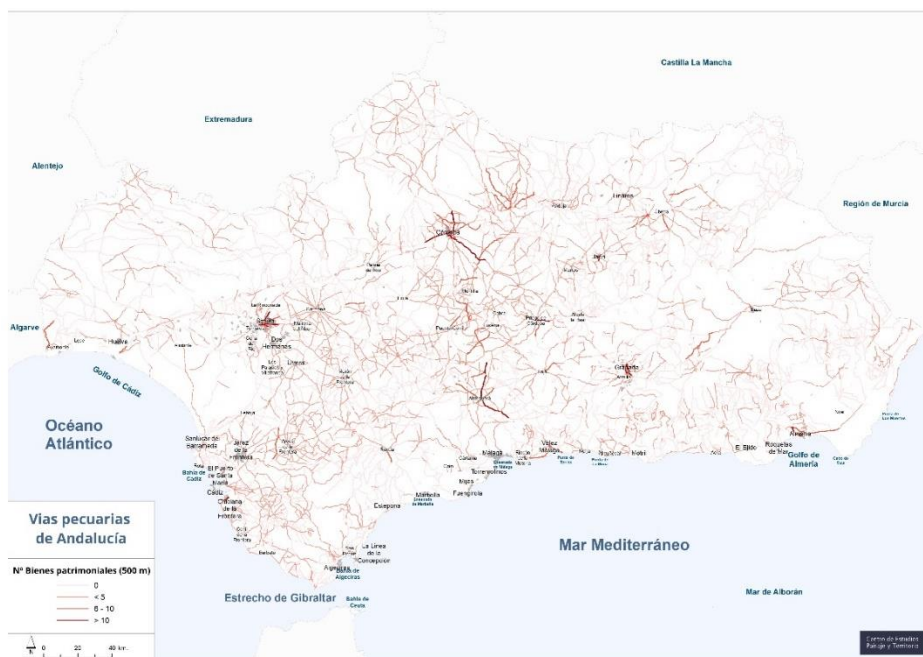


Recursos patrimoniales en un entorno menor a 500 metros. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

El estudio se ha centrado en aquellos bienes que se encuentran más próximos a las vías, en un entorno máximo de 500 metros, una distancia que garantiza una potencial visibilidad de estos elementos, así como la posibilidad de que los usuarios de las vías puedan acercarse a ellos, sin que suponga un gran desvío de la ruta.

Los sistemas de vías pecuarias que presentan una alta concentración se generan en el entorno de ciudades que atesoran un amplio y variado patrimonio cultural. Es el caso de Sevilla (colada Paso Sur, cañada Córdoba – Sevilla, cordel de Triana, cañada real Soriana), Córdoba (cañada real Soriana, cordel de Granada), Granada (cañada de Trashumancia, de Alfacar a Granada y vereda de los Yeseros), Jaén (colada Redonda), Almería (vereda del Caballar) y Antequera (cordel Antequera-Málaga, cordel Villanueva-Antequera) y en un segundo rango, Ayamonte (vereda de la Vera de Abajo, vereda de Zabaya), San Fernando-Cádiz (cordel del Puerto a Cádiz), Priego de Córdoba (colada de Priego – Almedinilla), Montoro (cordel de Villanueva, vereda de la Viñuela), Úbeda y Baeza (cañada del Camino Viejo de Jaén), Vélez-Málaga (vereda del Camino Viejo de Málaga).

Además, existen importantes ejes entre núcleos, con una especial densidad de patrimonio asociado, como es el caso de Sevilla – Carmona – Utrera, Córdoba – Montoro, Córdoba – Antequera, Córdoba – Priego de Córdoba – Granada, Jerez-Arcos-Algar. En relación a zonas más rurales, se encuentran determinadas zonas de concentración patrimonial asociadas a las vías pecuarias. Es el caso de la Sierra de Aracena y Picos de Aroche en torno a Aroche, Aracena y Zufre (cañada real Soriana, vereda de Sevilla, cordel de las Huelvas) las redes de pequeños núcleos que interconectan la sierra. En la Sierra Norte de Sevilla, destaca el entorno de Cazalla de la Sierra y una de las vías pecuarias de conexión con Extremadura (vereda del Valle). En La zona de altiplanicies orientales, que comunica la provincia de Almería y de Jaén, destacan algunos tramos de vías pecuarias que terminan por conformar un arco entre Guadix, Baza y Cúllar (cordel de Hernán Valle, vereda de los Balcones, colada del Camino de la Venta Peral).



Número de recursos patrimoniales en el entorno de las vías pecuarias. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

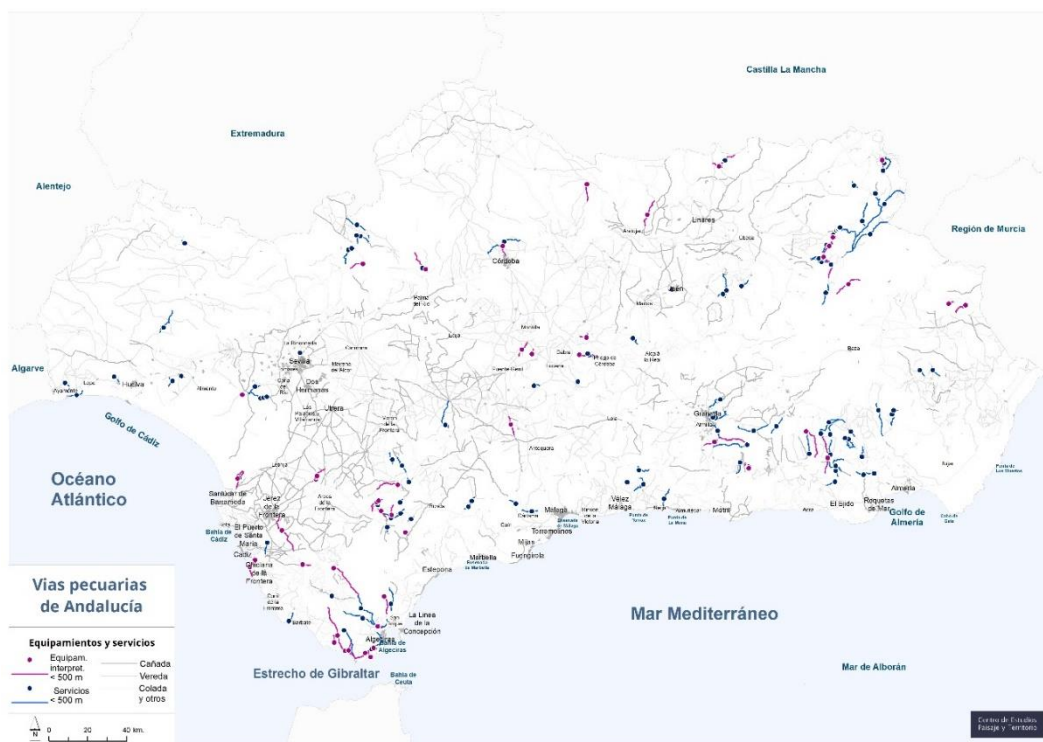
Arboledas singulares

Las arboledas singulares son bienes vinculados al patrimonio natural de Andalucía que representan la riqueza y diversidad arbórea e influyen en la singularidad y riqueza de los paisajes que pueden contemplarse desde las vías pecuarias. De toda la red de itinerarios algunos destacan porque se encuentran especialmente próximos a este patrimonio (menos de 500 metros) por lo que son un recurso potencial para la contemplación y el acceso por parte de la población. La cañada real de Medellín o soriana (Aroche. Sierra de Aracena y Picos de Aroche) se encuentra relacionada con las arboledas del Olmedar de la Belleza y el quejigar y la aliseda de la Finca de la Torre. La cañada de la Rambla de Chiribel da acceso a ejemplares de saúcos y encinares (Chiribel. Sierra de María-Los Vélez). La vereda del camino de Sevilla y El Rocío (Hinojos. Doñana) pasan por los arares del Palacio Coto del Rey y por los eucaliptos de la Raya Real. La vereda de la Fuente del Ladrillo (Almodóvar del Río) se vincula a los Olivares de Villaseca. La colada de La Serranía (Sierra de las Nieves) se encuentra relacionada con el Pinsapar de las Ánimas (Ronda) y con el Quejigar de La Perra (Tolox). En la Sierra Norte de Sevilla, próximas a las cañadas reales del Robledo a Lora del Río y Sevilla a la de San Nicolás a las Navas se encuentran las arboledas de El Quejigar de La Abejera y los melojares de Cerro Negro, Los Navazos y de la cañada del Robledo (Constantina).

Cercanía de equipamientos y servicios

Algunas vías pecuarias ya cuentan con la proximidad de servicios y equipamientos, infraestructuras, áreas o edificaciones que tienen el fin de ofrecer al visitante la interpretación de diferentes aspectos del patrimonio cultural y natural de los territorios, o bien, diferentes tipos de servicios complementarios, considerando, en cada una de las categorías los siguientes elementos:

- Equipamientos:
 - Aula de la Naturaleza
 - Centro de Visitantes
 - Ecomuseo
 - Jardín Botánico
 - Observatorio
 - Punto de Información
- Servicios
 - Área de acampada
 - Área recreativa
 - Camping
 - Hotel de montaña
 - Kiosko-Bar
 - Refugio



Equipamientos de interpretación y servicios en un entorno menor a 500 metros. Fuente: Elaboración propia a partir de información geográfica de la REDIAM y DERA

Equipamientos

En la categoría de equipamientos para la interpretación y difusión y su vinculación a las vías pecuarias, algunas sobresalen por la densidad de centros vinculados que presentan en su entorno, pertenecientes especialmente a espacios con altos valores naturales. En la Sierra Norte de Sevilla se encuentra en Constantina el cordel del Pedroso, con Centro de Visitantes y Jardín Botánico. En las Sierras de Cazorla, Segura y Las Villas, el cordel de Vistas Pintorescas, equipado con un Aula de la Naturaleza y un poco más al noreste y con continuidad que sigue el curso del río Guadalquivir, los cordeles de Cotorríos, Campillo y Pasada Bonas, que dan acceso a varios equipamientos. Hacia el sur, ya vinculado a los altiplanos orientales de la comarca de Huéscar, se encuentra, en Castril, la vereda de Pozoalcón.

En las Serranías de Cádiz y Ronda, vías muy próximas se encuentran cercanas a varios equipamientos, como es el caso del cordel de Grazalema – Arcos, la Cañada Real de Sevilla a Gibraltar y la Colada desde el Llano del Molino por la Ladera de Paja, en Benaocaz. Un poco más al norte, vinculado a Zahara de la Sierra, se encuentra el cordel de Arcos, con un Punto de Información.

En las Alpujarras-Sierra Nevada, destacan algunas vías que presentan algunos equipamientos de interés, como la Cañada Real de Huéja a Hueneja (Laujar de Andrax), la Cañada Real del Castillejo (Paterna del Río – Beyárcal) y mucho más al oeste, la vereda del Camino de la Sierra (Pampaneira). En la Campiña-Subbética de Córdoba, la vereda del Cortijo de Alcaraz y la vereda de Aguilar a Puente Genil (las dos en el término de Aguilar de la Frontera) y al este, en la Sierra

Subbética, la vereda del camino de Cabra a Priego y la vereda de Doña Mencía a Luque por Zuheros (Zuheros).

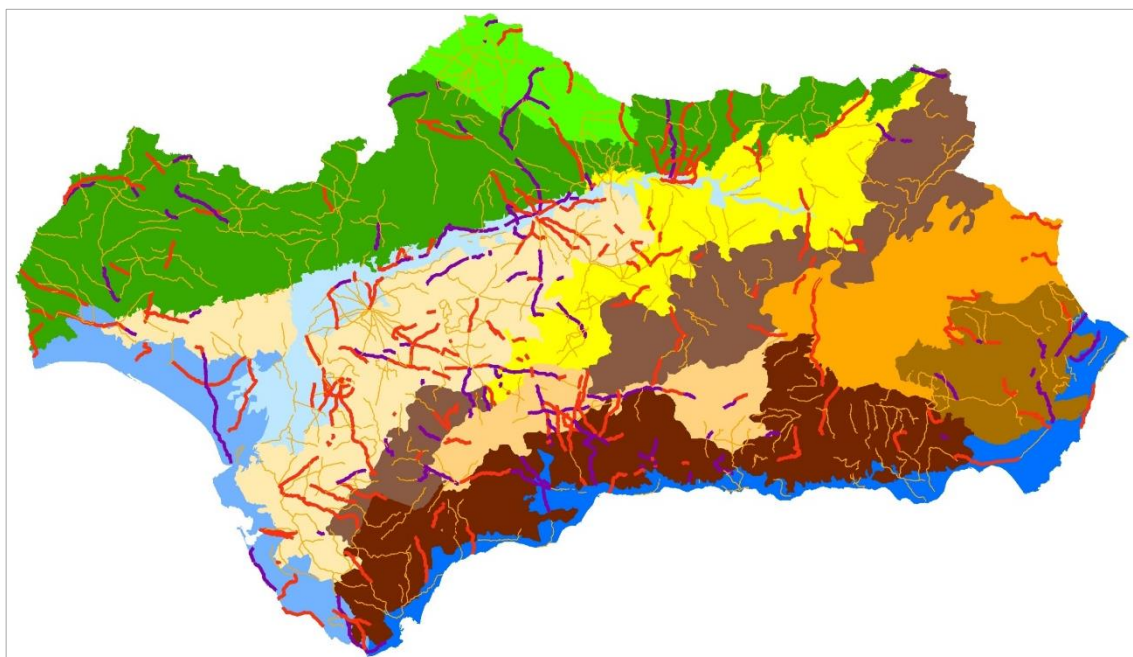
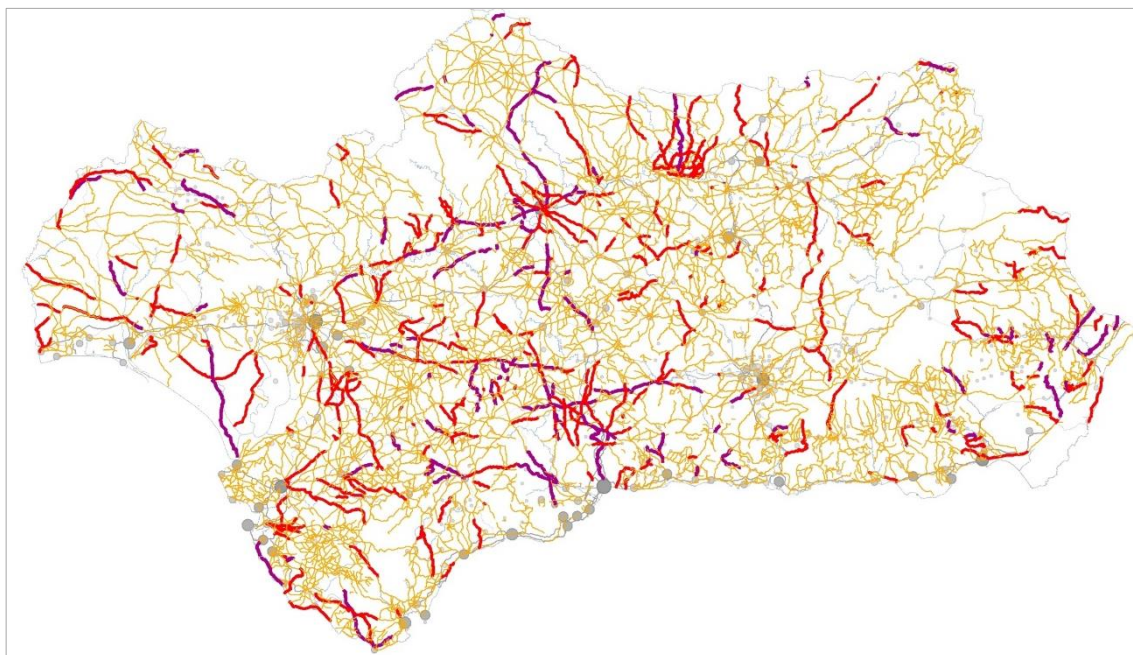
En una menor escala de densidad, otras vías pecuarias se asocian a equipamientos relevantes, como es el caso de centros de visitantes de los Parques Naturales: La vereda del camino viejo de aldea o del Collado de los Jardines (Santa Elena. Despeñaperros), vereda de Martingordo a los Escoriales (Andújar. Sierra de Andújar), vereda de las Onzas (Montoro. Sierra de Cardeña-Montoro), cordel de las Herrerías (Hornachuelos), vereda de Hinojos (Villamanrique de la Condesa. Doñana) y la vereda del Cortijo de los Palos y muy próxima a ella la cañada real de Aljeciras a Tarifa y Medina Sidonia (Algeciras y Tarifa. Entre los Parques Naturales del Estrecho y de Los Alcornocales).

Servicios

En cuanto a los servicios, aunque sólo se han tenido en cuenta aquellos que incluye el inventario de Equipamientos de la Naturaleza del DERA, es decir, se han excluido los que se encuentran asociados a los asentamientos urbanos, destacan en un primer nivel de equipamiento (entre 2 y 3 servicios el cordel de Cotorríos asociado a numerosos servicios (Santiago-Pontones. Sierra de Cazorla, Segura y Las Villas). En la misma sierra y conectado con la anterior vía, el cordel de la Fresnedilla, el cordel de las Vistas Pintorescas. En Despeñaperros, la vereda del Camino Viejo de la Aldea o del Collado de los Jardines (Santa Elena). En la Sierra de las Nieves, la colada de El Camino de Parauta (El Burgo. Sierra de las Nieves). En Sierra Nevada, la vereda del Río y la vereda de Laujar (Fiñana). En las Sierras de Tejada, Almirajara y Alhama, la vereda de los Eriales (Canillas de Albaida). En la Campiña y Sierra Subbética de Córdoba y Jaén, la vereda del Camino de Cabra a Priego y la colada de la Fuente del Castillejo (Carcabuey). En el Aljarafe-Condado, la cañada Real de Los Isleños (La Puebla del Río, Aznalcázar, Villamanrique de la Condesa) y el cordel del camino de los Playeros (Aznalcázar). En la Sierra de Hornachuelos, el cordel de las Herrerías (Hornachuelos). Vinculada a la aglomeración urbana de Huelva, La vereda del Camino de San Bartolomé (Aljaraque).

3.4. Hacia una red de itinerarios paisajísticos regionales a través de las vías pecuarias

A partir de la identificación de aquellos tramos de la red de vías pecuarias de Andalucía que cuentan con un elevado potencial paisajístico, atendiendo a la diversidad paisajística y a la densidad patrimonial existente en su entorno, se ha realizado una primera selección de itinerarios a través de las vías que conectan los principales ámbitos territoriales y paisajísticos de la región.



Clasificación inicial de las vías pecuarias de Andalucía en función de su diversidad paisajística y selección de tramos para el establecimiento de una propuesta de itinerarios de interés paisajístico regional. Elaboración propia.

A partir de esta selección inicial se han establecido 15 itinerarios para el conjunto de la región, que permitirían recorrer las distintas áreas paisajísticas presentes en Andalucía.

Estos itinerarios son:

ITINERARIOS PAISAJÍSTICOS

1.	Sierra Occidental de Huelva – Desembocadura del Guadalquivir
2.	Sierra de Aracena – Marismas del Odiel
3.	Algarve portugués – Doñana
4.	Bahía de Cádiz – Campo de Gibraltar
5.	Aglomeración Urbana de Sevilla – Bahía de Algeciras
6.	Aglomeración Urbana de Sevilla – Costa del Sol
7.	Sierra sur de Sevilla – Costa del Sol
8.	Sierra sur de Córdoba – Málaga
9.	Alcores de Sevilla – Vega de Granada
10.	Campiñas de Carmona – Montoro
11.	Sierra sur de Córdoba – Los Pedroches
12.	Loja – Sierra de Andújar
13.	La Loma de Jaén – Sierra Nevada
14.	Sierra de Cazorla – Los Vélez
15.	Almería – Levante almeriense

4. LA CONSIDERACIÓN DEL PAISAJE EN LAS POLÍTICAS E INSTRUMENTOS RELATIVOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE ANDALUCÍA

4.1. Tratamiento de la dimensión paisajística en los planes y programas relacionados con las vías pecuarias en Andalucía

Las políticas vinculadas a la protección de las Vías Pecuarias cuentan con una extensa trayectoria dentro de la Administración Pública de Andalucía, constituyendo una competencia básica de la Comunidad Autónoma desde abril de 1984, fecha en la que se produce el traspaso de competencias en esta materia desde la Administración General del Estado (Real Decreto 1096/1984, de 4 de abril, de traspasos de funciones y servicios del Estado en materia de conservación de la naturaleza).

En el desarrollo de estas competencias y de la legislación estatal de referencia (Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias), se han ido desarrollando distintas normas e instrumentos que han permitido el desarrollo de una importante acción pública en la defensa, la recuperación y la puesta en uso de las vías pecuarias de Andalucía:

- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Constitución y gestión del Fondo documental de vías pecuarias de Andalucía (1998).
- Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 27 de marzo de 2001 por el que se aprueba el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias.
- Puesta en marcha del Programa de Corredores y Puertas verdes para municipios de más de 50.000 habitantes (2001).

Como resultado de estas políticas públicas, se ha podido establecer un catálogo de vías pecuarias para el conjunto de la Comunidad Autónoma de 34.045,18 kilómetros (según datos de 2014), de las que se han deslindado 8.879,37 kilómetros (correspondientes a unas 5.338 vías) y se han llevado a cabo numerosas actuaciones destinadas al acondicionamiento, renaturalización, puesta en uso público y divulgación de las vías pecuarias y las puertas verdes de Andalucía.

Dada su extensa significación territorial, resulta evidente los evidentes vínculos que se establecen entre las vías pecuarias y el paisaje regional, entendiéndose dicha vinculación desde distintas perspectivas:

1. Las Red de vías pecuarias, que constituyen un componente fundamental del patrimonio ambiental y cultural andaluz, conforman una estructura fundamental del paisaje en Andalucía definiendo una malla básica de conexión de los distintos tipos y áreas paisajísticas presentes en la región.

2. En su condición de itinerarios y caminos que favorecen el acceso y el tránsito por el territorio, las vías pecuarias presentan un notable potencial como dotaciones para la sensibilización y el disfrute paisajístico de la población andaluza, contribuyendo a incrementar el aprecio social por los valores ambientales, culturales y escénicos de los distintos ámbitos geográficos por los que discurren dichas vías.
3. En la medida que favorecen el contacto con la naturaleza y el desarrollo de actividades saludables, las vías pecuarias contribuyen a la mejora de la calidad de vida de la población, objetivo que también constituye una referencia fundamental para las políticas del paisaje en la región.
4. Tanto las vías pecuarias como el paisaje forman parte indisoluble de los recursos endógenos con los que cuentan los diversos ámbitos subregionales y los municipios para implementar modelos de desarrollo socioeconómicos sostenibles.

A tenor de las anteriores ideas, resulta necesario constatar en qué medida se han identificado y aprovechado hasta la fecha estas sinergias que se constatan entre vías pecuarias y paisaje. A tal efecto, se analizan a continuación algunos de los instrumentos encargados de desarrollar las políticas de vías pecuarias en Andalucía en los que se hace un reconocimiento expreso de la dimensión y el potencial paisajístico de estos ancestrales caminos ganaderos.

El **Reglamento de vías pecuarias de Andalucía** aboga por “la actualización del papel de las vías pecuarias”, adecuando las necesidades de protección a las recientes necesidades de desarrollo socioeconómico y a la defensa y protección de un patrimonio público que se extiende por todo el territorio de la Comunidad Autónoma. De igual modo, cabe vincular la puesta en valor de este legado histórico y cultural al mandato estatutario que obliga a los poderes públicos a propiciar el acceso social al paisaje en condiciones de igualdad.

La primera alusión expresa al paisaje se encuentra en el artículo 2 del citado reglamento:

“Según lo dispuesto en el artículo 1.3 de la Ley de Vías Pecuarias, las vías pecuarias podrán ser también destinadas a otros usos compatibles y complementarios, en términos acordes con su naturaleza y fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.”

Esta alusión presenta un carácter cautelar, advirtiendo sobre la necesidad de mantener el respeto por los valores del paisaje en el establecimiento de las actuaciones y usos compatibles y complementarios. No se desarrolla en qué debe consistir este respeto al paisaje, ni si el paisaje se restringe al paisaje interior de la vía pecuaria o al entorno paisajístico en el que se inscribe el itinerario.

En el artículo 4.2 (“Adscripción y fines”) se realiza una nueva referencia al paisaje:

“Son fines que han de presidir la actuación de la Consejería de Medio Ambiente en materia de vías pecuarias, además de los establecidos en el apartado 1 del artículo 3 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, fomentar, entre otros fines

ambientales: La biodiversidad, el intercambio genético de especies faunísticas y florísticas, la movilidad territorial de la vida salvaje, la mejora y diversificación del paisaje rural, además del uso público y las actividades compatibles y complementarias.”

En este caso, la alusión hace referencia a la finalidad y objetivos que debe guiar la actuación de la Administración andaluza en relación con las vías pecuarias. En consonancia con la ampliación de las funciones asumibles por estos recorridos ganaderos y de acuerdo con las nuevas demandas normativas y sociales en relación con los mismos, las políticas e intervenciones públicas en materia de vías pecuarias deben orientarse hacia la mejora y diversificación del paisaje rural, sin detrimento “del uso público y las actividades compatibles y complementarias”. En tanto que se abre el concepto de paisaje a través del adjetivo rural, parece reconocerse implícitamente la capacidad de las vías pecuarias para incidir escénica y funcionalmente en el entorno por el que discurren. Resulta curioso que la alusión excluye los paisajes periurbanos en los que se inscriben tramos muy significativos y frecuentados por la sociedad.

Por su parte, el artículo 8 del reglamento (“Conservación y defensa de las vías pecuarias”), en su apartado 2, establece:

“La Consejería de Medio Ambiente podrá calificar determinadas vías pecuarias como de actuación preferente para su recuperación, tutela, protección y fomento. Los criterios a valorar serán sus características propias, el uso ganadero que soporten, su valor para la ordenación del territorio, así como sus posibilidades de uso público o importancia como corredores ecológicos.”

A pesar de que no existe alusión expresa al paisaje, la vinculación con la ordenación del territorio abre la posibilidad de singularizar determinados tramos viarios atendiendo a la importancia como elemento para articular el sistema de espacios libres o para promover la protección y difusión del patrimonio territorial en el que se insertan los valores paisajísticos.

Cabe señalar, que en el título II del reglamento (“De los usos compatibles y complementarios”) no se hace referencia expresa a la función paisajística de las vías pecuarias, aunque la misma está claramente vinculada a algunos de los usos complementarios que se proponen: Esparcimiento y recreo público (paseo, senderismo, cabalgada, cicloturismo, esquí de fondo, ...).

En el **Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía**, se abunda en algunas de las cuestiones apuntadas en el anterior reglamento, desarrollando y actualizando las relaciones entre Vías Pecuarias y paisaje.

En este sentido, al concretar los valores contemporáneos de las vías pecuarias, vinculándolos a un entendimiento multifuncional de las mismas, se indica que:

“Las vías pecuarias conforman una inmensa red territorial que, más allá de su función ganadera primigenia, constituyen un legado histórico de interés capital (...).”

“Son elemento esencial en la ordenación del territorio, favorecen la diversificación del paisaje, especialmente en los entornos urbanos, fomentan la biodiversidad al posibilitar el intercambio genético de las especies vegetales y animales y permiten el desarrollo de actividades de tiempo libre compatibles con el respeto a la conservación del medio natural.”

“las vías pecuarias en el entorno de las ciudades, deberán ser integradas por los nuevos planeamientos urbanísticos, en el Sistema de Espacios Libres, de forma que coadyuven a la creación de un auténtico conjunto articulado entre los parques públicos, espacios protegidos periurbanos y las cañadas, cordeles y veredas existentes en la proximidad de la ciudad, de tal manera que sirvan de acceso peatonal de la ciudad al campo y viceversa, potenciándose la creación de senderos o rutas de gran recorrido de esparcimiento medioambiental para uso de todos los ciudadanos, que permitan a su vez apreciar las características naturales del territorio, el paisaje, la fauna y elementos culturales.”

El citado Plan en sus planteamientos iniciales establece también con mayor claridad la operatividad de las políticas de planificación territorial en relación con la preservación y puesta en valor tanto de las vías pecuarias como del paisaje. En este sentido, entre los objetivos del Plan se incluye:

“Propiciar la diversificación del paisaje. Las vías pecuarias poseen un alto potencial de participación en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje. El Plan contempla los modelos de revegetación por series necesarios para la adecuación paisajística de las vías pecuarias que atraviesan paisajes degradados o amenazados compatibilizando los usos y actividades en el medio rural con los valores naturales y paisajísticos (...)”

Señalándose, además de manera específica, que:

“(...) en los entornos urbanos, se persigue aumentar el placer visual del paisaje, mediante la revegetación de los límites de las vías pecuarias, lo que permitirá a su vez suavizar el efecto fronterizo existente entre el medio urbano y el rural y aumentar las posibilidades de recreo de los habitantes.”

Quizás sería aconsejable precisar en el futuro esta noción de diversificación paisajística planteada en el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias a través de los siguientes enfoques:

- Diversificación ambiental: ámbito para la recuperación forestal (compatible con los usos ganaderos y complementarios).
- Diversificación escénica: eliminando o matizando rupturas, transiciones, bordes, ..., o, por el contrario, remarcándolas sutilmente con vegetación u otros elementos.

- Diversificación funcional: favoreciendo nuevas formas de recorrer el territorio a través de dotaciones blandas y bien integradas que mejoren la accesibilidad, la habitabilidad y la seguridad de los usuarios.
- Diversificación de significados: incorporando lecturas que hagan alusión a la tradición agropecuaria de los paisajes próximo al viario o hacer inteligibles los significados latentes o subyacentes al recorrido.

Por otra parte, convendría también reflexionar por la escala y la dimensión de las actuaciones de diversificación, considerando al menos:

- El paisaje interior de la vía, elementos propios de la vía y de sus márgenes.
- El contexto paisajístico de la vía pecuaria en su contexto paisajístico.

Es conocido que el proceso de elaboración del Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma conllevó un importante proceso de investigación, orientado, en cierta medida, a determinar el potencial de las distintas vías en relación con los usos ganaderos, turístico-recreativos y ecológicos). No se tiene constancia que en dicho proceso se tuvieran en cuenta específicamente los valores paisajísticos a la hora de determinar el potencial de las vías pecuarias. No obstante, en la consideración y valoración de los usos turístico-recreativos (asociados a romerías populares, cabalgada, senderismo, cicloturismo, ...), el paisaje aparece citado como un atractivo para alguna de estas actividades.

“(...) la valoración potencial de este uso hará referencia principalmente a las características paisajísticas y de catalogación del medio ambiente circundante.”

Cabe deducir de las anteriores citas, que el paisaje aparece recogido expresamente en los instrumentos encargados de desarrollar las políticas de protección y puesta en valor de las vías pecuarias, aunque no se han desarrollado adecuadamente todas las perspectivas desde las que actualmente cabría vincular ambos campos competenciales.

En relación con el otro gran ámbito normativo e instrumental desde el que sería posible establecer sinergias entre la red de vías pecuarias y el paisaje, la planificación territorial, es posible señalar algunos avances que se concretan especialmente en los planes subregionales de ordenación del territorio de escala subregional.

Las vías pecuarias en los instrumentos de planificación territorial

Como ya se ha señalado, existe una clara consideración de las vías pecuarias en el actual marco normativo de planificación territorial, siendo el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) el documento de mayor rango que aborda esta cuestión.

En este sentido el citado plan establece, con el objetivo general de alcanzar el modelo territorial planteado para la región de Andalucía, un conjunto de estrategias de desarrollo territorial entre las que hay que resaltar el sistema regional de protección del territorio: prevención de riesgos, patrimonio natural, cultural y paisajístico.

Dentro del Sistema del Patrimonio Territorial se indica como uno de los componentes “las vías pecuarias y otros caminos naturales”, siendo una directriz clara en la ordenación de los paisajes la recuperación de las citadas las vías pecuarias.

La materialización de estas directrices se realiza a través de la planificación de escala subregional y, en esta misma lógica, el decreto que aprueba el reglamento de vías pecuarias de Andalucía (155/1998) recoge en su artículo 40. *Las vías Pecuarias y los Planes de Ordenación del Territorio*, indicaciones expresas relativas a la consideración de las vías pecuarias en los trabajos de redacción de los citados planes.

A continuación, se recoge como ejemplo representativo del tratamiento que se otorga a las vías pecuarias en los distintos planes de ordenación del territorio de ámbito subregional existentes en Andalucía.

Tomando como referencia el Plan de Ordenación del Territorio del ámbito Sur de la provincia de Córdoba, cabe destacar que dentro del diagnóstico inicial que se realiza en la Memoria Informativa del POTs, y concretamente en los contenidos que se incorporan en el epígrafe “Un patrimonio natural, histórico y cultural que requiere ser revalorizado para contribuir al desarrollo territorial, se señala lo siguiente en relación con las vías pecuarias:

“Esta riqueza patrimonial se ve completada con la red de vías pecuarias que engloba en torno a 300 cañadas, cordeles y veredas y que suman aproximadamente 1.724 Km. de recorrido, estando buena parte de ellas pendientes de realizar su deslinde.”

Más adelante, en la definición del Sistema Supramunicipal de Espacios Libres que se establece en la Memoria de Ordenación se señala que:

“En lo que respecta a los itinerarios recreativos, el Plan establece una trama que, se conforma estructuralmente, aunque esto no tenga efectos normativos diferenciados, como una red principal que forma parte de itinerarios de largo recorrido de carácter regional y transnacional y una red secundaria que, conectada a la anterior, y apoyada fundamentalmente sobre vías pecuarias de interés recreativo y cauces fluviales, capilariza todo el territorio del Sur de Córdoba. La incorporación de estos itinerarios recreativos al Plan supone la realización, por parte de las administraciones competentes, de actuaciones de mantenimiento y mejora (señalización, reforestación, creación o acondicionamiento de accesos) y la instalación de adecuaciones recreativas y, en su caso, miradores”.

Nuevamente se alude a las vías pecuarias en el apartado correspondiente a la Protección y puesta en valor de los recursos de interés ambiental-paisajístico, histórico y cultural, concretamente en el epígrafe correspondiente a La valorización del capital territorial

“Junto a estos recursos culturales, es destacable el patrimonio natural, en su mayor parte reconocido por la legislación ambiental como espacios naturales

protegidos a fin de desarrollar en ellos una protección y gestión acorde con los valores que representan, y el patrimonio constituido por una densa red de vías pecuarias que malla el conjunto del territorio.”

Entre las medidas que se proponen en el POTs, dentro del programa “Espacio turístico y recreativo” se establece una acción específica relativa al acondicionamiento y señalización de las vías pecuarias, identificándose como organismo responsable a la Consejería de Medio Ambiente.

La normativa del Plan vuelve a incidir sobre los anteriores aspectos, matizando o completando en determinadas cuestiones las anteriores alusiones. Así, por ejemplo, el artículo 31, dedicado a los objetivos aplicables en el proceso de configuración del Sistema de Espacios Libres, se establece entre otras metas a alcanzar:

“Poner en valor las vías pecuarias de mayor interés por los espacios naturales y paisajísticos por los que trascurren y potenciar su uso para el disfrute de la naturaleza y observación del paisaje.”

En el artículo 34, “Itinerarios recreativos”, se insta a las administraciones correspondientes a priorizar dentro de su marco competencial e instrumental la adecuación de los itinerarios recreativos, categoría que incluye entre otros itinerarios a las vías pecuarias de uso recreativo. El punto 5 de este artículo, encomienda directamente a la Consejería de Medio Ambiente la “programación de actuaciones para la adecuación de las vías pecuarias que se proponen preferentemente para usos recreativos”.

De gran interés resulta la alusión a las vías pecuarias en el artículo 54, dedicado a la enumeración de Directrices para el mantenimiento y mejora de la calidad del paisaje agrario. En el décimo y último punto de este artículo se explicita el potencial de las vías pecuarias como elemento diversificador del paisaje en contextos agrícolas extensivos o en los que la matriz vegetal natural ha sido especialmente desmantelada, circunstancia apreciable por ejemplo en los extensos y homogéneos paisajes olivareros del sur de Córdoba. Con esta lógica, se propone que “los bordes de los caminos, vías pecuarias y los linderos de las fincas conservarán los setos vivos”.

La normativa del Plan vuelve a aludir a las vías pecuarias al abordar las zonas de protección ambiental (artículo 60.1.e), siéndoles, por tanto, de aplicación los objetivos propuestos por el POTs:

- Preservación de los procesos urbanísticos atendiendo a su valor ambiental, paisajístico y cultural.
- Puesta en valor en virtud de su potencial para el desarrollo socioeconómico del ámbito.
- Promoción de los usos recreativos, naturalísticos y de disfrute paisajístico.

Atendiendo a las anteriores determinaciones, el Plan dispone que:

“las reservas naturales, los parajes naturales, las vías pecuarias y el dominio público hidráulico tendrán la consideración por los instrumentos de planeamiento

general de suelo no urbanizable de especial protección por su legislación específica” (artículo 60.3).

Desde el punto de vista de la cartografía, las vías pecuarias aparecen gráficamente consignadas en dos mapas:

1. En el mapa de Articulación Territorial se identifican una serie de vías pecuarias de interés recreativo, formando parte de los itinerarios recreativos.
2. En el mapa de Ordenación de usos y protección de recursos, por su parte, las vías pecuarias se incluyen dentro del apartado correspondiente a la Protección Ambiental.

En el documento no se establecen con claridad cuáles son los criterios seguidos para la selección de las anteriores vías pecuarias, ni los valores recreativos que deben ser puestos en uso, así como las posibles estrategias o actuaciones a seguir en cada caso.

Cabe concluir, por tanto, que tampoco en los instrumentos en los que las políticas de vías pecuarias podrían desarrollar con mayor profundidad y proximidad al territorio su potencial paisajístico no se agotan todas las posibilidades que se establecen en torno a estos dos elementos.

En este sentido, es preciso señalar como posibles líneas de trabajo en el futuro las siguientes:

- Explicitar de manera efectiva la dimensión paisajística de las vías pecuarias en los instrumentos que directamente se ocupan de la protección y ordenación de estos elementos patrimoniales.
- Dicha consideración debe hacerse desde un entendimiento del paisaje como un recurso que integra de manera indisoluble aspectos naturales, históricos, culturales y perceptivos, constituyendo, así mismo, un factor para la calidad de vida y el mantenimiento de la singularidad de cada territorio.
- Se desarrollarán los instrumentos de análisis y divulgación oportunos respecto a los valores paisajísticos en los contextos afectados por los programas operativos que desarrollan las políticas de vías pecuarias, especialmente en el caso de las Puertas Verdes de Andalucía.
- Incorporación de directrices específicas para el tratamiento de las vías pecuarias en los instrumentos de planificación territorial, especialmente en los Planes de Ordenación de ámbito subregional. El citado tratamiento, sin perjuicio de que se identifiquen prioridades de actuación o itinerarios preferentes, abordará la red de vías pecuarias presentes en el territorio en su integridad.
- La consideración específica de la dimensión paisajística de las vías pecuarias en los POTs deberá realizarse a partir de una estrategia coordinada en la que se articulen y expliciten los valores y recursos apreciables en los distintos recorridos que puedan desarrollarse en el ámbito de referencia.

4.2. Diseño de un proceso metodológico tipo para la intervención en las vías pecuarias desde el paisaje

4.2.1. Guía básica para futuros proyectos de intervención en la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

La guía básica se plantea con una estructura y contenidos mínimos que puedan ser comunes al conjunto de vías pecuarias de la red andaluza con el objeto de favorecer el disfrute y aprecio social de los recursos paisajísticos de Andalucía a partir de la citada red existente.

En la estructura de esta guía se establecen cuatro fases esenciales:

- 1) Planteamiento inicial y contextualización de la vía pecuaria
- 2) Análisis y caracterización paisajística
- 3) Diagnóstico paisajístico
- 4) Criterios y propuesta para la cualificación paisajística de la vía pecuaria

Planteamiento inicial y contextualización de la vía pecuaria

Esta primera fase, imprescindible en cualquier trabajo con una dimensión espacial, supone realizar una contextualización territorial del ámbito por el que discurre la vía pecuaria considerada. En este sentido, el alcance de dicha contextualización se puede concretar dependiendo de las características formales de la vía y en función de diversas circunstancias como:

- la continuidad paisajística o escénica del ámbito en el que se inserta la vía,
- la existencia de estructuras naturales o antrópicas que establecen el carácter del paisaje recorrido,
- la presencia de hechos territoriales de gran entidad que incidan de manera significativa en el propio recorrido pecuario,
- la existencia de una red de vías pecuarias o de otros itinerarios de uso público que permitan realizar un tratamiento conjunto de la misma para el disfrute y uso social,
- las determinaciones de la planificación física o sectorial recomienden el tratamiento de un ámbito administrativamente delimitado.

Una vez establecido el alcance del contexto territorial de la vía, en esta fase se ha de proceder a la descripción general del ámbito que recorre el itinerario o itinerarios identificados. En esta contextualización, así como en las fases sucesivas, es necesario aportar documentación gráfica y cartográfica que acompañe y clarifique la información recabada.

Análisis y caracterización paisajística

En este apartado de análisis, se abordan en primer lugar los diversos procesos que dan forma al paisaje, identificando los principales fundamentos naturales, hechos humanos y rasgos formales de los mismos:

- Fundamentos naturales, que incluyen no sólo los procesos de formación del relieve, sino también la vegetación, su evolución, diversificación y especialización, con especial énfasis en los testimonios de estas estructuras y procesos.
- Procesos históricos, desde el desarrollo del hábitat humano y sus sistemas (asentamientos, ciudades, etc.), hasta los aprovechamientos del medio y cómo han evolucionado destacando, para ello, las principales evidencias que muestren estos procesos culturales al observador.
- Percepciones y representaciones, que abarcan los significados adscritos al paisaje por las distintas culturas que se han aproximado a él, así como la interpretación de estos significados por la sociedad.

La idea esencial de este proceso de partida es plantear un análisis diacrónico de cómo todas estas dinámicas (naturaleza, cultura, interpretación simbólica) se han superpuesto y han interactuado a lo largo del tiempo y, sobre todo, cómo se muestran en el paisaje actual.

Una vez caracterizado el itinerario en su paisaje el análisis se centra en el propio itinerario, destacando las condiciones de su recorrido, su conectividad con otros viarios, las condiciones escénicas que presenta, los recursos patrimoniales existentes y las incidencias que las políticas territoriales y urbanísticas tienen en el mismo. Sería conveniente acompañar dicho análisis de cartografía específica de los aspectos tratados.

Por lo que respecta a las condiciones del recorrido resulta imprescindible realizar el trabajo de campo asociado que permita identificar cuestiones de interés como el estado del firme, la vegetación existente y las zonas de sombra, el uso que se hace del itinerario, ... En definitiva, se trata de conocer las condiciones de partida del recorrido en el que se va a intervenir.

Igualmente, resulta necesario conocer la articulación y conectividad de la vía, tanto con la red de carreteras existente como con otros itinerarios de uso público que fomenten el establecimiento de una red en la que pudiera insertarse dicha vía. Asimismo, la conexión con espacios libres próximos al itinerario permite desarrollar una estrategia de disfrute más completa y diversificada.

En esta fase de análisis también es imprescindible abordar el estudio de las condiciones escénicas y de visibilidad que presenta el itinerario con el objeto de conocer aquellos espacios del entorno de la vía que presentan una mayor o menor exposición visual, así como los puntos desde los que se obtienen las vistas más significativas desde el recorrido. En esta misma línea, se hace necesario la identificación de los recursos patrimoniales, tanto naturales como culturales, existentes que en muchos casos se convierten en los hitos paisajísticos del itinerario.

Finalmente, en esta fase analítica se hace necesario tomar en consideración las determinaciones de los distintos documentos de planificación física que afectan a la vía y su entorno, ya que las actuaciones previstas en los planes territoriales y urbanísticos de los espacios próximos al recorrido tienen una gran incidencia en las condiciones y usos del mismo.

Diagnóstico paisajístico

A partir del análisis realizado, la siguiente fase metodológica supone la realización de un diagnóstico de los procesos del paisaje, sus dinámicas y los rasgos fundamentales que muestran. Este diagnóstico, que ha de ser sintético, debe identificar los principales valores y conflictos que se observan en el itinerario de la vía pecuaria y su entorno próximo.

En relación con los valores, se deben tomar en consideración los recursos y potencialidades del itinerario analizado. Para ello, se han de identificar aquellas circunstancias y elementos que contribuyen de manera significativa a una mejor calidad paisajística del territorio por el que transcurre la vía pecuaria. En este sentido, se podrían considerar:

- Los valores y recursos paisajísticos que, en función de su estado o de las presiones a las que se encuentran sometidos, presentan especiales necesidades de protección, gestión y puesta en valor.
- Aquellos valores y recursos paisajísticos del entorno que, atendiendo a las necesidades de una consideración conjunta con la vía, requieran de un tratamiento que potencie sus interrelaciones espaciales y visuales.
- Aquellos tramos y componentes paisajísticos que cuentan con potencialidades a la hora de favorecer el acceso, disfrute y conocimiento de los diferentes paisajes de la vía.

Por otro lado, deben identificarse también aquellas circunstancias que suponen un conflicto o amenaza para la calidad paisajística de la vía considerada o de su entorno inmediato. En este sentido, habría que tener especial consideración con:

- Los ámbitos o situaciones paisajísticas que han sido reconocidos como problemáticos, degradados o con necesidades de cualificación.
- Los efectos discordantes generados por los procesos de cambio reciente, sobre todo en aquellos tramos donde la calidad paisajística de la vía resulta más relevante.

La información recogida en el diagnóstico paisajístico debería ser plasmada en una cartografía de síntesis, a una escala adecuada, que permita mostrar el conjunto de valores y conflictos de la vía pecuaria considerada.

Criterios y propuesta para la cualificación paisajística de la vía pecuaria

Esta caracterización y análisis previo, tanto descriptivo como gráfico y cartográfico permite establecer el marco de intervención de la propuesta. Para el desarrollo de ésta, y como paso previo al propio proyecto de intervención, se han de establecer los criterios para la cualificación

paisajística de la vía pecuaria considerada. Estos criterios han de ir encaminados no sólo a la adecuación de la vía pecuaria, sino también al fomento de los paisajes por los que transcurre dicha vía.

Las propuestas planteadas para la vía pecuaria pueden ser muy diversas y dependerán de las características y circunstancias de la misma y de su entorno territorial. En cualquier caso, sería de interés establecer criterios específicos en relación con:

- El tratamiento de las condiciones de la propia vía: mantenimiento del firme, tratamiento de posibles puntos críticos, criterios para los usos compartidos, ...
- La identificación y señalización del itinerario: estrategia relacionada con la identificación y señalización de la vía en relación con accesos, tramos a destacar, enlaces con otros itinerarios o espacios, ...
- La cualificación ambiental del recorrido: generación de áreas de sombra, minimización de conflictos, creación de áreas de estancias, diseño de posibles equipamientos asociados al uso, ...
- La puesta en valor de los elementos sobresalientes próximos: adecuación de miradores, actuaciones de fomento de vistas significativas, paneles informativos, ...
- La integración paisajística de elementos discordantes: actuaciones de integración y revegetación, recualificación de espacios degradados, acciones artísticas y sociales de recuperación de elementos degradados o muy visibles, ...
- La divulgación y fomento del uso social y disfrute del itinerario: desarrollo de estrategias de fomento del itinerario, creación de folletos divulgativos, programa de actuaciones educativas, ...

Síntesis del proceso metodológico para la intervención en las vías pecuarias desde el paisaje	
1	PLANTEAMIENTO INICIAL Y CONTEXTUALIZACIÓN DE LA VÍA PECUARIA <ul style="list-style-type: none"> - Contextualización territorial - Descripción general del ámbito
2	ANÁLISIS Y CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA <ul style="list-style-type: none"> - Caracterización de los procesos de los componentes del paisaje <ul style="list-style-type: none"> o Fundamentos naturales o Procesos históricos o Percepciones y representaciones - Análisis de las condiciones del itinerario <ul style="list-style-type: none"> o Condiciones de la vía o Conectividad y articulación o Condiciones escénicas y visibilidad o Identificación de recursos patrimoniales o Incidencias territoriales y urbanísticas
3	DIAGNÓSTICO PAISAJÍSTICO <ul style="list-style-type: none"> - Identificación de valores, recursos y potencialidades - Identificación de conflictos y/o amenazas para la cualificación de la vía
4	CRITERIOS Y PROPUESTA PARA LA CUALIFICACIÓN PAISAJÍSTICA DE LA VÍA PECUARIA <ul style="list-style-type: none"> - Tratamiento de la vía y señalización - Cualificación ambiental del recorrido - Divulgación e integración paisajística

4.2.2. Recursos e instrumentos para la difusión y puesta en valor de los recursos paisajísticos.

Una vez superado el uso ganadero de las vías pecuarias y, en tanto el nuevo fin de las políticas relacionadas con estas vías se centra en la actualidad en el uso público y disfrute de las mismas por la sociedad, se hace imprescindible establecer una estrategia específica que recoja los recursos e instrumentos que estas vías ponen a disposición de los ciudadanos.

En este sentido se han identificado unos tipos de recursos asociados al paisaje que podrían ser utilizados en la puesta en valor de las vías pecuarias con el fin antes señalado:

- Recursos formales: de naturaleza física, hidrológica, biótica, histórica o patrimonial, ya sean de tipo puntual, lineal o espacial y que ayudan a interpretar los principales valores del paisaje. Se trata fundamentalmente de hitos y hechos paisajísticos de carácter conspicuo que contribuyen a la lectura e interpretación del paisaje por el que transcurre la vía pecuaria.
- Recursos escénicos o visuales: hacen referencia a aquellos lugares o tramos de la vía pecuaria que permiten aproximarse visualmente a los recursos formales existentes.

- Recursos interpretativos: ya sean emplazados a lo largo de la vía (paneles, señales, puntos de información, ...) o virtuales (páginas webs, apps, guías, ...), que proporcionan determinadas lecturas o analizan los procesos más relevantes de los paisajes recorridos.

Para cada caso de estudio, habría que definir aquellos instrumentos que permitan el disfrute y aprecio social y que podrían basarse en los siguientes tipos de actividades de aproximación al paisaje desde la red de vías pecuarias:

- Actividades de contemplación o de observación estática desde determinados puntos o tramos que muestran vistas panorámicas del paisaje circundante.
- Actividades de inmersión o reconocimiento. Fundamentalmente, desde posiciones dinámicas (recorridos a pie, en bicicleta, en cabalgaduras, ...) que recorren el paisaje poniendo especial énfasis en la transición por distintos tipos de paisaje, así como en la identificación de elementos que se suceden y que conforman el carácter del paisaje.
- Actividades de lectura, interpretación y comprensión mediante:
 - El reconocimiento de las claves del territorio que facilitan la comprensión y entendimiento de la organización general del mismo y, a partir de éstas, de los procesos y valores inherentes al paisaje.
 - La lectura e interpretación ya elaborada sobre el paisaje, a partir de la actividad intelectual de interpretación y lectura de información específica.

Los tipos, definición y concreción de estas actividades de aproximación al paisaje quedan sujetas a las características propias de las vías pecuarias y a la intención en el proceso de puesta en valor y divulgación en cada caso concreto.

5. REALIZACIÓN DE UNA PROPUESTA DE USO Y DISFRUTE PAISAJÍSTICO DE UNA VÍA PECUARIA EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD DE SEVILLA

5.1. Planteamiento inicial y contextualización del estudio piloto

5.1.1. El Corredor Verde Metropolitano y el programa de puertas verdes

El programa regional de Puertas y Corredores Verdes de Andalucía establece como objetivo fundamental articular los ámbitos urbanos más densamente poblados –núcleos de más de 50.000 habitantes en una primera fase y de más de 20.000 en una fase posterior- con su entorno natural próximo, así como con otros espacios relevantes desde el punto de vista cultural y de ocio y esparcimiento.

Este programa establece un conjunto de itinerarios no motorizados que se articulan a partir de la red de vías pecuarias de Andalucía, con el objeto de evitar la fragmentación del medio y favorecer un crecimiento más ordenado de aquellas áreas próximas a las vías pecuarias que soportarán los futuros desarrollos urbanos.

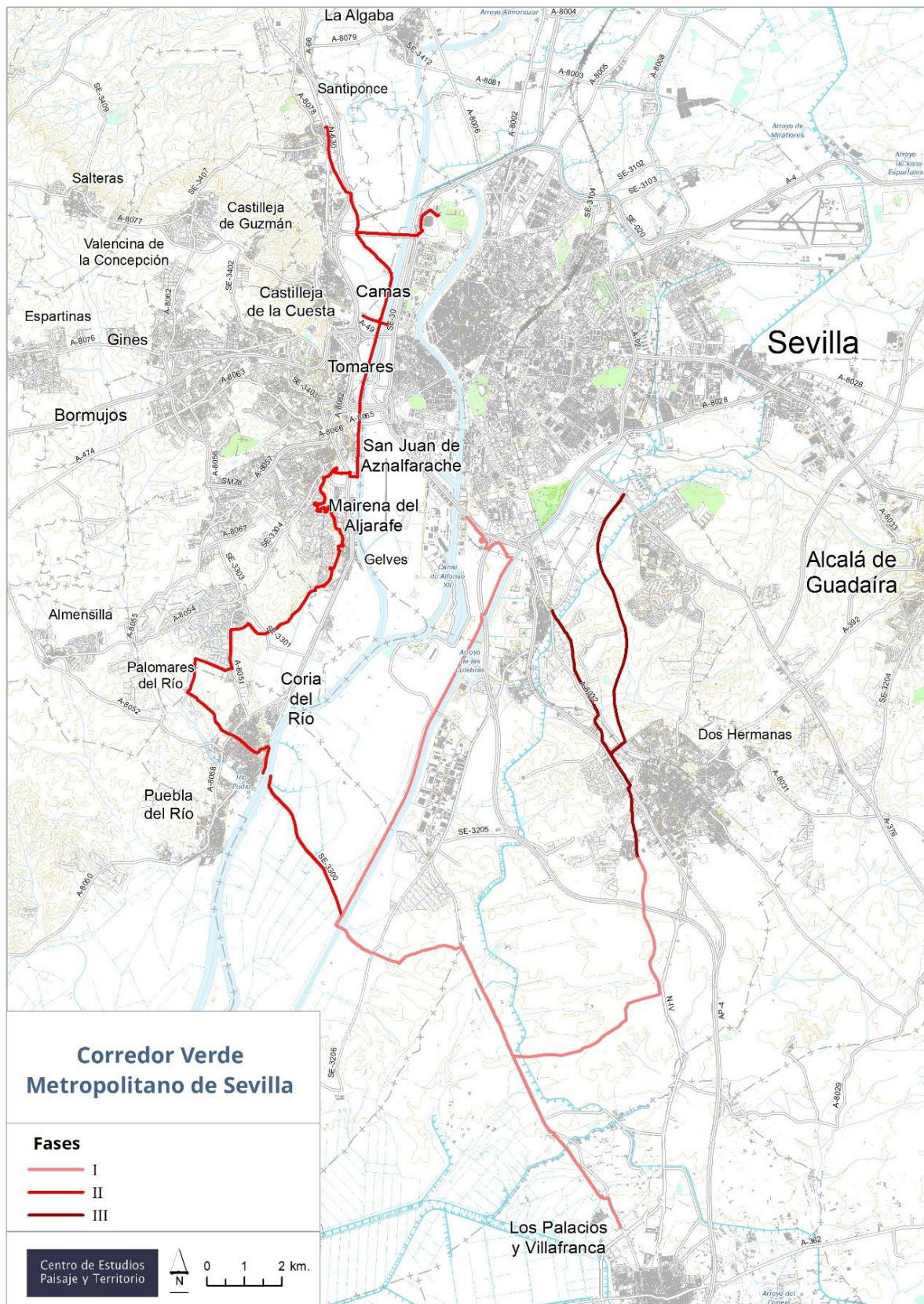
Paralelamente, esta nueva orientación en el uso de las vías pecuarias en entornos urbanos abre nuevas oportunidades que contribuyen al disfrute y al desarrollo de actividades de ocio por parte de la sociedad en su territorio más próximo, así como la puesta en marcha de iniciativas y actividades encaminadas al fomento de la educación ambiental y el disfrute del paisaje.

El desarrollo del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla se pone en marcha en 2003 y su objetivo es el establecimiento de una red de espacios libres, articulados y vertebrados con el sistema de asentamientos y comunicaciones en el ámbito metropolitano de Sevilla. Este corredor forma parte de la Red Verde Europea en el arco Mediterráneo Occidental, que conecta el sur de Portugal con el norte de Italia atravesando las regiones mediterráneas de España y Francia.

La idea fundamental en la que se sustenta esta iniciativa se centra en el aprovechamiento y conservación de algunos tramos de vías pecuarias de gran interés en la aglomeración urbana de Sevilla para conformar una serie de itinerarios y trazados que posibilitan el desarrollo de diversas actividades de uso público. De esta manera, se responde a las demandas de la sociedad actual en relación con el disfrute de los espacios naturales más inmediatos, próximos y accesibles a las áreas urbanas y con la posibilidad de realizar desplazamientos no motorizados y sostenibles.

Este Corredor Verde recorre la parte final de la vega del Guadalquivir en las proximidades de Sevilla capital, entre el escarpe del Aljarafe y los espacios acolinados de los Alcores, desarrollándose por las terrazas que bordean al Guadalquivir, y teniendo a este río y algunos de sus afluentes e infraestructuras hidráulicas asociadas como principales referentes territoriales y paisajísticos.

Este corredor se ha ido realizando en sucesivas fases pudiendo distinguirse las siguientes:



PUERTA VERDE		TÉRMINOS MUNICIPALES	VÍAS PECUARIAS	LONGITUD RUTA (m)
Corredor Verde Metropolitano de Sevilla	Corredor Verde Metropolitano de Sevilla. Fase I	Sevilla, Coria del Río, Los Palacios y Dos Hermanas	Cañada Real del Polvero, Cordel del camino de Coria, Vereda del Arrecife, Colada de las Plateras y Colada de los Palacios	39.715
	Corredor Verde Metropolitano de Sevilla. Fase II	Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Palomares del Río, Coria del Río, Mairena del Aljarafe, Gelves, Camas y Santiponce	Cañada Real del Polvero, Colada de Coria, Vereda de Gambogaz, Colada de Gelves y Cordel de Ugena	13.353
	Corredor Verde Metropolitano de Sevilla. Fase III	Sevilla y Dos Hermanas	Cañada Real de la Armada y Colada del Vado de San Juan	16.696

Fase I. Sevilla-Los Palacios.

Se localiza al sur de la ciudad de Sevilla, principalmente en los espacios de la llanura de la vega del Guadalquivir y en las terrazas aluviales del mismo. El elemento hidrológico más destacado se corresponde con el encauzamiento del río Guadaíra como consecuencia del proceso de control de las inundaciones al sur de la ciudad de Sevilla del siglo pasado. Igualmente es destacable el Canal del Bajo Guadalquivir como otro elemento relevante en el proceso de construcción histórica de este territorio.

Se trata de un espacio donde se suceden los usos relacionados con las dinámicas urbanas de finales del siglo XX de la aglomeración metropolitana con otros donde aún perviven las actividades agrarias tanto de secano como de regadío y elementos, así como enclaves naturales de valor patrimonial y ambiental.

El itinerario se inicia en el camino que discurre paralelo al nuevo cauce del río Guadaíra atravesándolo en dirección este por la carretera SE-686 que se corresponde en cierta medida con la cañada real del Polvero. Una vez atravesada la dehesa de la Atalaya, se toma la vereda del Arrecife finalizando en la localidad de Los Palacios y Villafranca. Otro ramal de menor longitud se abre también hacia el este tomando la colada de las Plateras para confluir con la colada de Los Palacios que finaliza en las urbanizaciones próximas al núcleo urbano de Dos Hermanas.

Fase II. Coria del Río – Santiponce.

Esta segunda fase del Corredor Verde Metropolitano transcurre entre las localidades de Coria del Río y Santiponce, en la margen derecha del río Guadalquivir, entre los espacios llanos de las terrazas aluviales y las primeras elevaciones de la cornisa del Aljarafe.



Vista del sector oeste de la aglomeración urbana de Sevilla

Al tratarse de la fase en la que se integra el estudio piloto, las características propias de la misma se detallan y desarrollan en el apartado correspondiente (5.1.2.).

Fase III. Dos Hermanas – Pablo de Olavide.

Esta fase se localiza al sureste de la ciudad de Sevilla y su trazado unido al de la fase I cierra el círculo del Corredor Verde Metropolitano en la margen izquierda del río Guadalquivir. En este recorrido es de resaltar la existencia de los espacios alomados de Los Quintos pertenecientes a al reborde de los relieves tabulares de Los Alcores. Estas cotas más elevadas respecto a la llanura del Guadalquivir permiten obtener vistas de interés de la fachada sureste de la ciudad de Sevilla.



Vista de Sevilla desde Los Quintos, Dos Hermanas.

Este territorio posee un carácter más urbano que la primera fase con la que enlaza, ya que la influencia de las dinámicas metropolitanas ha desplazado los espacios cultivados a parcelas testimoniales.

El itinerario de esta fase supone la continuación de la fase I del Corredor, iniciándose en el cruce entre la colada de Los Palacios y la cañada real de la Armada en la localidad de Dos Hermanas. Esta cañada continúa hasta llegar a la barriada de Bellavista. A partir del núcleo de Dos Hermanas hay una bifurcación del itinerario abriéndose un segundo ramal que transcurre por la Avenida de las Universidades enlazando con la colada del Vado de San Juan hasta terminar en la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla.

5.1.2. La Fase II del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla: de Coria del Río a Santiponce

La segunda fase del Corredor Verde metropolitano, del cual forma parte la vía pecuaria objeto del estudio piloto – el cordel de Gambogaz-, se sitúa en el oeste de la aglomeración urbana de Sevilla, discurriendo en un eje de norte a sur que recorre en gran parte las tierras aluviales del Guadalquivir.

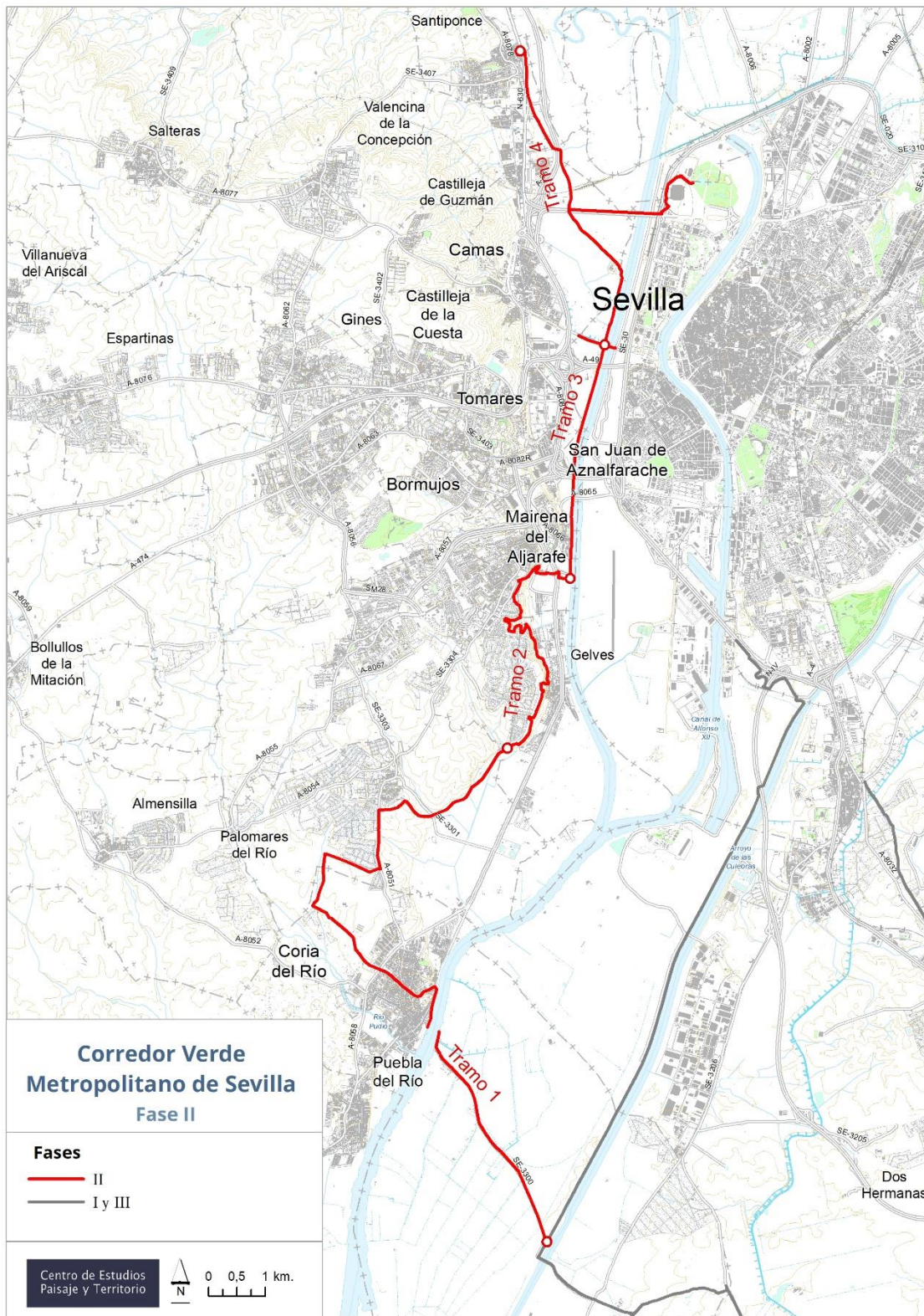
Este espacio muestra lo que se puede considerar la transición entre el medio y el bajo Guadalquivir, limitando este último a la zona de marismas, aguas abajo de Coria del Río, siendo el valle del río y parte de su estuario en sentido amplio el marco geográfico de referencia. El Guadalquivir condiciona la orografía de este espacio desarrollando un relieve predominantemente llano, si bien las coberturas detríticas y depósitos de piedemonte que se desarrollan al oeste del sector de vegas y terrazas y que se muestran topográficamente elevadas respecto a la primera, presentan una importancia trascendental desde el punto de vista geohistórico para la configuración del paisaje de este territorio.

Este territorio ha sufrido una intensa ocupación a lo largo de la historia, dando lugar a un área densamente poblada cuya centralidad recae en la ciudad de Sevilla, y una red de asentamientos urbanos en su entorno metropolitano que, en el sector oeste, adquiere una gran densidad y elevada atomización de núcleos. Éstos ocupan un relieve situado a mayor altitud respecto a las vegas y terrazas, como por ejemplo el caso de los núcleos de Castilleja de la Cuesta, Tomares, Mairena del Aljarafe, existiendo otros que se sitúan, al menos parcialmente, en el escarpe de elevada inclinación de transición al valle, como es el caso de los núcleos urbanos de Santiponce, Camas, San Juan de Aznalfarache, Gelves, Palomares del Río y Coria del Río.

Se trata de un ámbito de gran dinamismo y tensiones territoriales, propias de un espacio de vocación metropolitana, donde las funciones urbanas, comerciales e industriales y los patrones de consumo y movilidad contemporáneos asociados son los predominantes. Es en este contexto en el que se desarrolla la fase II del corredor verde metropolitano, que intenta conectar espacios y recorridos de interés que aún perviven en el área con una clara finalidad de uso público y utilizando la ribera del Guadalquivir y la red de vías pecuarias existentes.

Esta fase II del corredor verde metropolitano plantea un trazado que atraviesa los municipios de Coria, Palomares del Río, Gelves, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache, Sevilla, Camas y

Santiponce. En dicho trazado, es posible identificar varios tramos desde un punto de vista paisajístico, donde los elementos del relieve, los usos del suelo y las propias condiciones de visibilidad marcan el carácter de los mismos.



Se han identificado 4 tramos:

- Tramo 1: Desde Coria del Río hasta Gelves.
- Tramo 2: Desde Gelves hasta Mairena del Aljarafe y San Juan de Aznalfarache.
- Tramo 3: Desde San Juan de Aznalfarache hasta la localidad de Camas.
- Tramo 4: Desde Camas hasta Santiponce.

El primer tramo se corresponde con el inicio desde el sur de la fase II del Corredor Verde metropolitano en la margen izquierda del río Guadalquivir, donde conecta con la fase I del mismo en el encauzamiento del río Guadaíra.

Se inicia el recorrido por la cañada real del Polvero, actualmente la carretera SE-686, que conduce hasta el embarcadero del río Guadalquivir a su paso por Coria del Río. Este itinerario atraviesa los espacios llanos de uso agrícola de las terrazas del río.

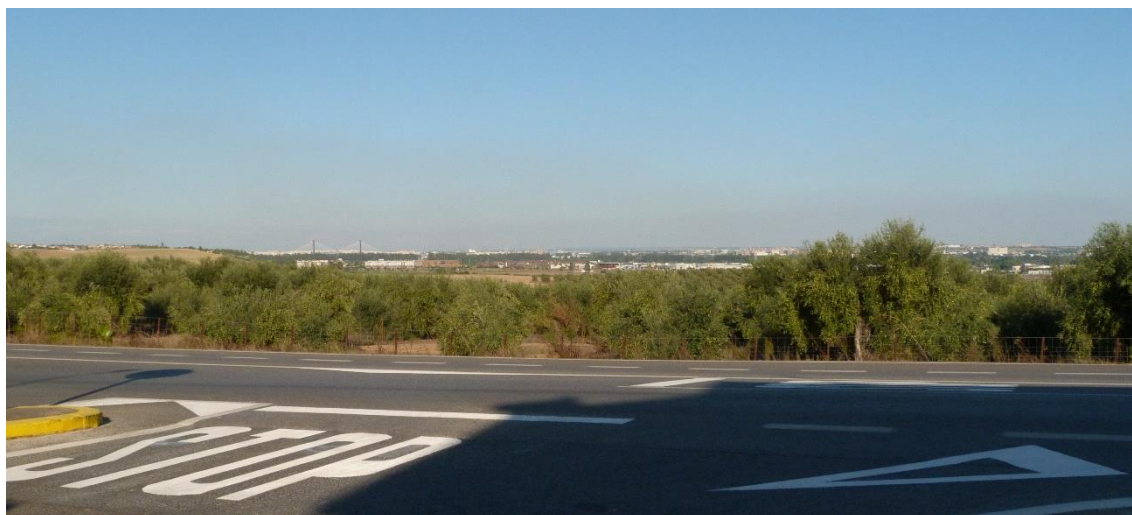
El Guadalquivir se salva mediante una barcaza hasta la localidad de Coria del Río. Este paso y la forma tradicional en la que se cruza (“barca de Coria”) tiene una gran significación sociocultural, siendo el único lugar del ámbito en el que se mantiene este sistema y tomando gran relevancia en algunos acontecimientos festivos como es el paso de hermandades filiales de la otra margen del río hacia la aldea del Rocío.



Barcaza de Coria del Río.

El recorrido atraviesa el casco urbano de Coria del Río por la colada del Callejón de la Magdalena hasta llegar a la carretera de Coria a Sevilla A-8058, cruzándola y continuando hasta conectar con el cordel de Ugena. Una vez se abandona el casco urbano de Coria del Río se adentra en un espacio que mantiene el carácter rural y los usos agrícolas tradicionales, así como las edificaciones asociadas a estos usos, destacando la Hacienda La Estrella, excelente ejemplo de hacienda olivarera decimonónica.

Por el cordel de Ugena continúa el recorrido hasta llegar a la urbanización La Estrella en el término municipal de Palomares del Río, bordeándola por el sur hasta conectar con la colada de Coria. Esta colada histórica ha perdido su carácter pecuario en la medida en que sobre ella discurre la carretera Coria-Palomares A-8051. Este tramo tiene un cierto tráfico como corresponde a una carretera de este rango, si bien el continuo urbano del lateral oeste posee un acerado que permite su uso peatonal y la contemplación de las vistas de la ciudad de Sevilla que se presentan hacia el este.



Vista hacia Sevilla desde la urbanización La Estrella, Palomares del Río.

La búsqueda de la colada de Gelves, por donde continúa el itinerario, se realiza a través del parque de la Cornisa de Palomares del Río que se sitúa junto al recinto ferial de dicha localidad y de la calle Velázquez, tramo asfaltado por el que circulan vehículos rodados de manera continua.



Colada de Gelves a su paso por el recinto ferial de Palomares del Río.

La colada de Gelves, que se toma desde el cruce con la SE-3301, presenta un piso de albero compactado y atraviesa espacios que muestran distintos usos agropecuarios, algún vertedero ilegal, así como algunas edificaciones abandonadas, tal es el caso de la Reguela, hacienda en estado de ruinas que alberga un yacimiento de una antigua villa romana y posterior alquería árabe de valor patrimonial.

El **segundo tramo** identificado se inicia en la rotonda que asciende al parque de la cornisa de Gelves, a través de rampas pronunciadas hasta acceder mediante curvas a un espacio elevado en un contexto de llanura que favorece la obtención de unas vistas de gran amplitud y profundidad de este sector de la aglomeración de Sevilla.



Vista de Gelves y Sevilla desde el Parque de la Cornisa.

Este recorrido, que no se realiza por ningún tramo de vía pecuaria, tiene un primer sector que transcurre por el interior del parque hasta llegar al cementerio de Gelves. Se trata de un espacio acondicionado para el uso público donde es posible obtener vistas de conjunto de la localidad de Gelves y su puerto fluvial, de la dehesa de Tablada, de la fachada oeste de la ciudad de Sevilla e incluso vistas lejanas de los puentes y la esclusa del río Guadalquivir.

A continuación, el recorrido transcurre por la propia localidad de Gelves, de una manera más fracturada, buscando un sendero que a media ladera de la cornisa bordea las distintas urbanizaciones que se han ido construyendo desde los años ochenta del pasado siglo. Este sendero transcurre por los espacios verdes públicos de los parques del Pandero en Gelves y de Valparaíso en San Juan de Aznalfarache. Desde aquí se enlaza con la bajada muy pronunciada de la carretera SE-660 (conocida como Cuesta del Cross) con pendientes superiores al 3%, buscando la salida hacia la ribera del río Guadalquivir después de rodear las instalaciones deportivas de San Juan de Aznalfarache.



Corredor Verde Metropolitano en el Parque de la Cornisa, Gelves.

El **tercer tramo** identificado en esta fase II del Corredor Verde Metropolitano comienza su andadura entre las edificaciones del Parque Comercial Alavera y el lateral sur del Centro Europeo de Empresas e Innovación (EUROCEI). La construcción de estas instalaciones es posterior a la creación del Corredor Verde y ha modificado el acceso a la ribera del río Guadalquivir, teniendo que hacerse un poco más al norte por el lateral de la fábrica de arroz.



Corredor Verde Metropolitano por las traseras del Parque Comercial Alavera, San Juan de Aznalfarache.

Desde este punto el itinerario continúa por un camino paralelo a la margen derecha del río acondicionado en una actuación del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino

denominada “Sendero litoral de la Corta de la Cartuja. Margen derecha del Guadalquivir”. Este camino tiene un tratamiento específico en su recorrido, pasando por las traseras de las distintas instalaciones industriales del polígono de San Juan de Aznalfarache y convirtiéndose en un paseo fluvial muy cuidado, el de la Virgen del Carmen, a su paso por San Juan Bajo.

El recorrido posee un trazado relativamente recto debido a las sucesivas cortas del Guadalquivir, y en cierta medida encajado debido a la vegetación de ribera y a las repoblaciones que se han sucedido en las márgenes del río.

El último sector de este tramo, con una clara vocación de espacio libre atestiguada por el uso frecuente que de él hace la sociedad, transcurre paralelo al río atravesando suelos de los términos municipales de San Juan de Aznalfarache, Tomares y Camas. En este tramo es posible apreciar una sucesión de puentes sobre el Guadalquivir con una gran presencia visual: el puente del metro de Sevilla, el antiguo puente de hierro, los puentes de la SE-30, el puente de la A-49 y el puente de la Señorita, así como las antiguas instalaciones del ferrocarril de minas de Cala y algunas infraestructuras de saneamiento.

Asimismo, se pueden destacar las vistas hacia construcciones de gran presencia visual debido a su emplazamiento en el borde del escarpe del Aljarafe como es el caso del Monumento del Corazón de Jesús de San Juan de Aznalfarache, el hotel Alcora o el Casino.



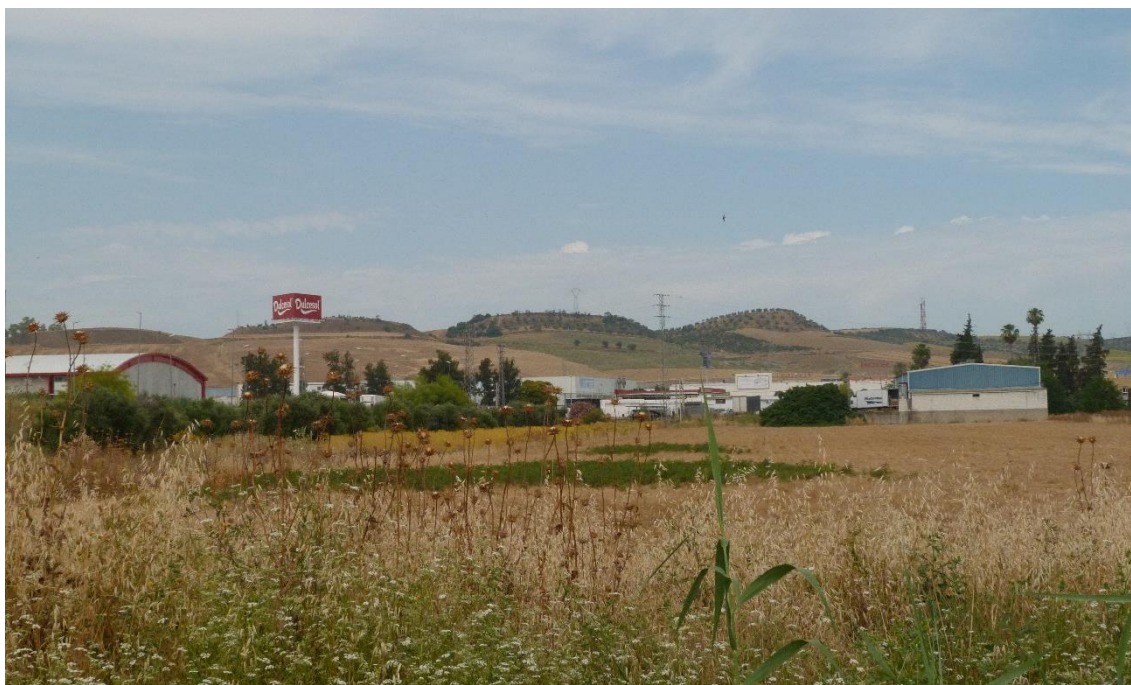
Vista hacia Sevilla desde San Juan de Aznalfarache.

El **cuarto tramo** identificado es el que será objeto del estudio piloto del presente trabajo y da comienzo en el puente de la Señorita, continuando en su primer sector por el Sendero litoral de la Corta de la Cartuja que transcurre paralelo al río hasta llegar al cortijo de Gambogaz. A partir de este punto, el itinerario toma una dirección noroccidental hasta enlazar con el cordel de Gambogaz buscando la localidad de Santiponce. Asimismo, se abre un ramal hacia el este conectando con el parque del Alamillo.



Cordel de Gambogaz, Camas.

Este tramo atraviesa espacios con usos rururbanos similares a los del tramo anterior propios de un espacio de carácter metropolitano donde las nuevas actividades industriales y comerciales de la realidad urbana se intercalan con las actividades agrícolas tradicionales de este territorio, aunque cada vez de una manera más residual.



Cordel de Gambogaz a su paso por el polígono industrial Los Girasoles, Camas.

En el siguiente apartado se aborda de manera más detallada las características territoriales y paisajísticas de este último tramo correspondiente al estudio piloto del presente trabajo en el que se ha aplicado el proceso metodológico establecido en el apartado 4.2.

5.2. Análisis y caracterización paisajística del cordel de Gambogaz y su entorno

5.2.1. Caracterización del itinerario en su paisaje

Este procedimiento de caracterización del itinerario del cordel de Gambogaz en su paisaje supone abordar los diversos procesos que dan forma al paisaje:

- **Fundamentos naturales:** que incluyen la descripción de las unidades morfológicas que han conformado el relieve, así como la evolución y especialización de los usos del suelo que han sido determinantes en el proceso de ocupación del territorio.
- **Procesos históricos:** el análisis de la construcción histórica del territorio aborda los procesos de ocupación, la organización y los distintos aprovechamientos que se han sucedido en el territorio por el que transcurre el cordel analizado.
- **Percepciones y representaciones:** consideración diacrónica de las representaciones culturales y sociales con mayor incidencia en la configuración de la imagen paisajística del ámbito.

Fundamentos naturales

El marco geográfico de referencia del cordel de Gambogaz es el espacio de transición que se conforma entre el medio y el bajo Guadalquivir, donde el elemento articulador y referente territorial de primer orden es el propio río.

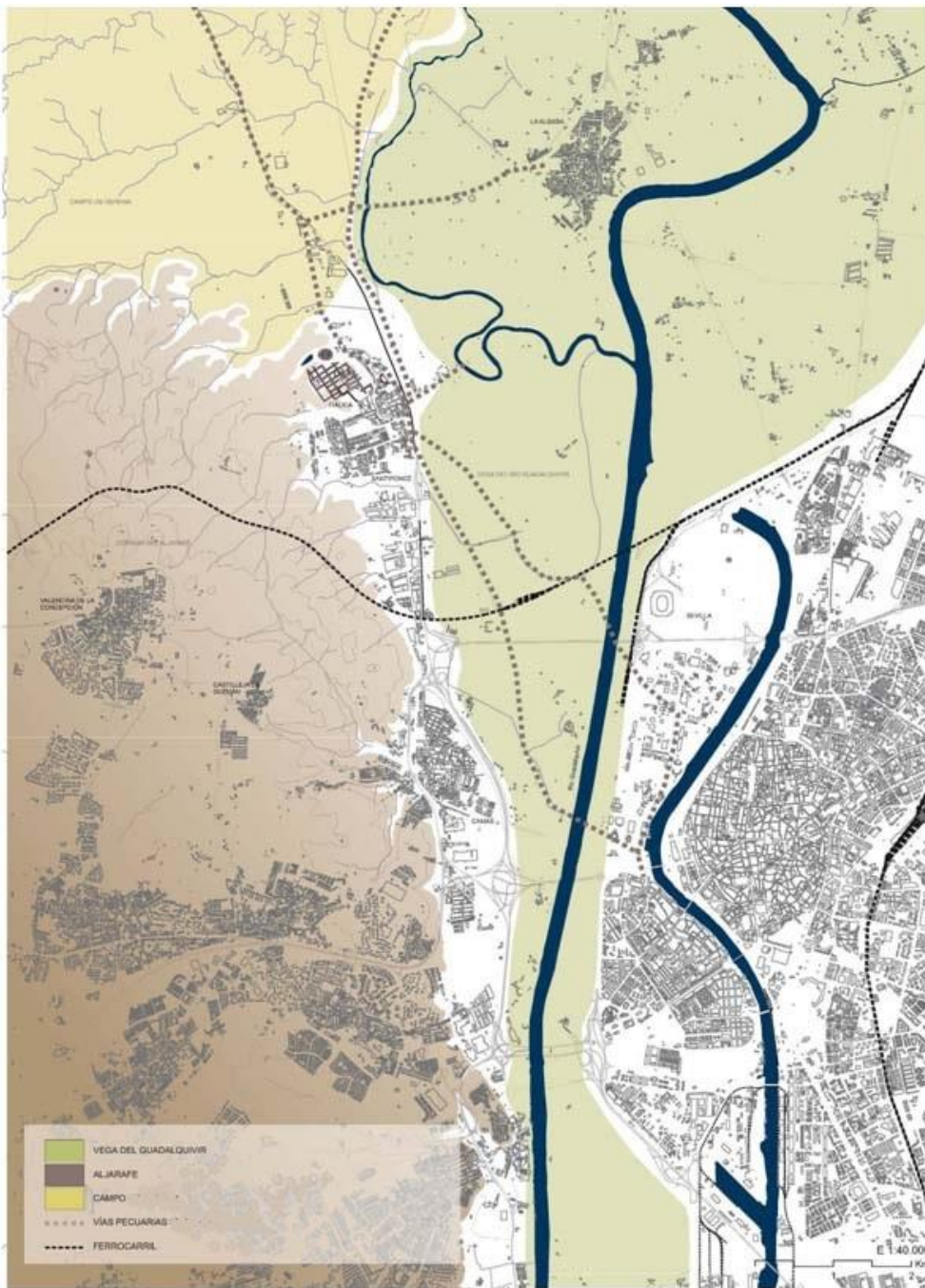
El Guadalquivir y sus afluentes condicionan la orografía del valle, determinando un relieve predominantemente llano, donde el cauce, la vega y las terrazas aluviales representan el eje central del territorio. Se trata de espacios llanos, de origen aluvial donde los aportes sedimentarios han desarrollado roquedos detríticos, principalmente arenas y gravas, y donde las altitudes no superan los 10-20 msnm.

Al oeste de las vegas y terrazas, en la margen derecha de río, las coberturas detríticas y los depósitos de piedemonte, formados por margosas principalmente, han supuesto la formación de un escarpe, sobre-elevado respecto a éstas, que, en algunos sectores, como por ejemplo entre Castilleja de Guzmán y Camas, la transición al valle crea marcadas pendientes que pueden alcanzar los 100 metros.

Por el noroeste se encuentra el Campo de Tejada, unidad morfológica que conecta visualmente con las estribaciones de Sierra Morena, y que ocupa una plataforma de marcado perfil alomado, fruto de la erosión de una activa red hidrográfica sobre los materiales deleznable que la conforman.

Con carácter general, y apoyado en un benigno clima mediterráneo, este territorio posee unas condiciones edáficas favorecedoras, que ayudan a explicar la pronta ocupación humana y el establecimiento de asentamientos permanentes desde el II milenio a.C. En general los suelos del ámbito poseen una elevada fertilidad y una alta capacidad agronómica, destacando los fluvisoles

calcáreos en las zonas aluviales y, los regosoles calcáreos, cambisoles y luvisoles cálcicos, de carácter más arenoso en las áreas de vegas y terrazas. Estas fértiles tierras han sido el soporte productivo en el que se han desarrollado los usos intensivos de regadío, principalmente en las áreas de vegas, y de olivar y vides en las plataformas exteriores. Estos espacios productivos se han ido reduciendo de manera significativa a medida que los desarrollos urbanos han ido extendiéndose por el ámbito, fundamentalmente en las últimas décadas del siglo XX. Así, en la margen derecha del Guadalquivir los espacios agrícolas aparecen bastante fragmentados y reducidos a pequeñas parcelas que conviven con usos de carácter metropolitano, siendo en los espacios acolinados del norte donde aún son predominantes dichos usos.



Principales unidades morfológicas del ámbito de estudio



Vista del sector noroeste de la aglomeración urbana de Sevilla por el que transcurre el cordel de Gambogaz.

En este contexto territorial se localiza el cordel de Gambogaz, que discurre por los espacios llanos centrales de la vega del Guadalquivir, atravesando un territorio de gran significación estratégica en el conjunto de la aglomeración urbana de Sevilla.

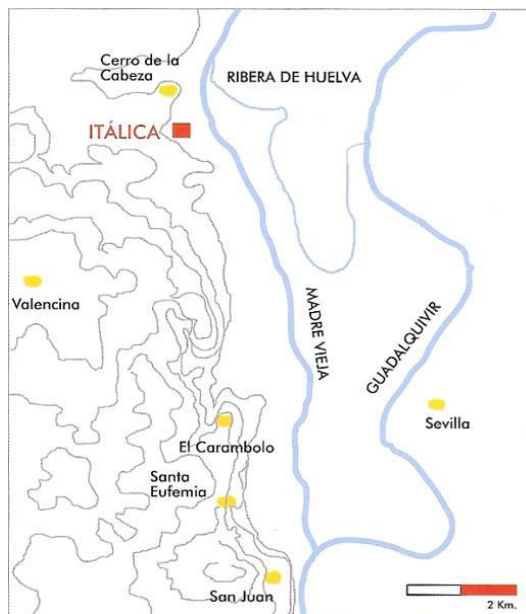
Procesos históricos

Los condicionantes del medio físico analizados en el apartado anterior fueron especialmente determinantes en el origen del poblamiento humano en estas tierras, emplazadas en la encrucijada entre la cornisa del Aljarafe y la vega del Guadalquivir y con este río como eje vertebrador.

Estas circunstancias determinaron el carácter estratégico y singular de este territorio, cuyo proceso de ocupación inicial estuvo marcado por la evolución del tramo final del cauce del Guadalquivir y su desembocadura. En época tartésica, el estuario del río se encontraría en la parte final del valle del Guadalquivir, entre La Algaba y La Puebla del Río, y la desembocadura se situaría entre las actuales poblaciones de Coria del Río y La Puebla. En estos momentos se individualiza un cauce principal que estaría bordeado por meandros y brazos secundarios. Asimismo, el tramo final del río se bifurcaba en dos brazos que discurrían paralelos hacia la desembocadura volviéndose a unir antes de llegar a la costa: el principal y la Madre Vieja.

El poblamiento se inicia a finales del II mil. a.C. cuando los bordes bajos del Aljarafe y el valle aluvial del Guadalquivir se convierten en habitables, registrándose desde estas fechas la presencia

de los primeros poblados tartésicos en los puntos elevados, resguardados de las inundaciones, pero cercanos a los diferentes brazos del río: El Carambolo (Camas), el cerro de Santa Eufemia (Tomares) o el cerro de la Cabeza (Santiponce).



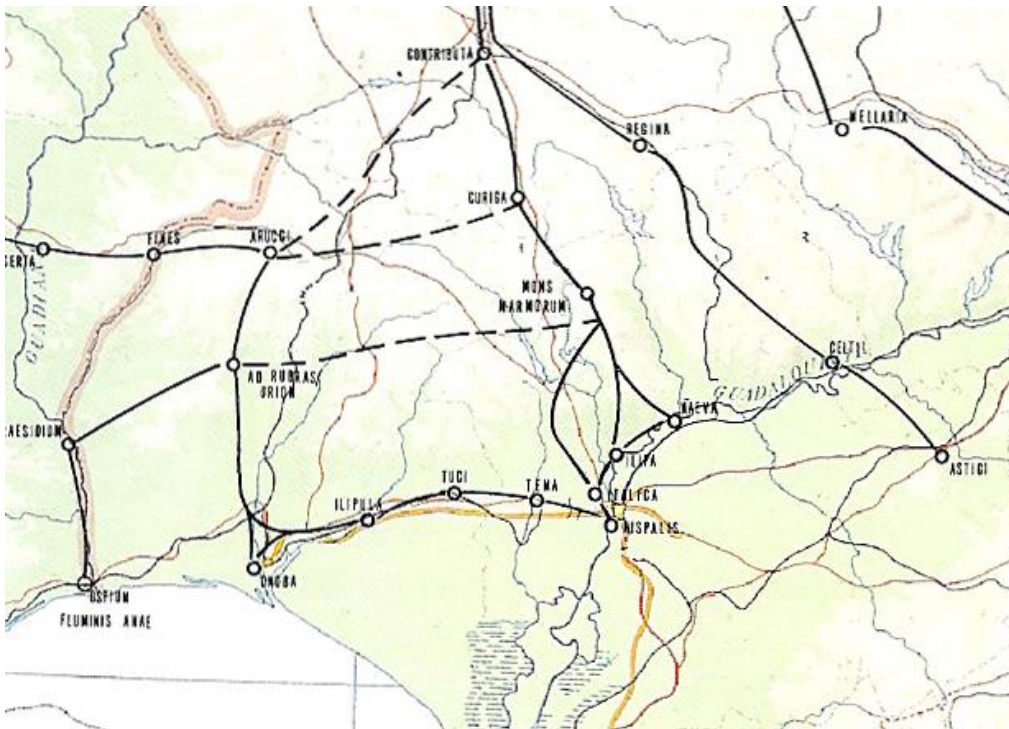
Distribución de los principales yacimientos de la E. del Bronce en el entorno del ámbito.

La cercanía a estos cursos fluviales era de vital importancia, ya que, junto a la existencia de acuíferos de fácil acceso, permitía asegurar el abastecimiento de agua en un lugar de frecuentes sequías periódicas. Además, era una vía de comunicación fundamental que, unida a las vías terrestres, posibilitaba la relación con otros núcleos de población y con los lugares de captación de recursos. Sin embargo, esta proximidad al Guadalquivir, la Madre Vieja y el Ribera de Huelva también suponía una alta exposición a las grandes crecidas que con frecuencia inundaban la llanura aluvial y a los cambios de cauces, provocando el abandono y el traslado de algunos asentamientos.

Por otra parte, las tierras del ámbito eran muy fértiles, con un gran rendimiento agrícola. Con la llegada de los fenicios a este territorio, se introducen nuevos cultivos entre los que destacan la vid y el olivo, pero también frutales, algunas leguminosas y nuevas variedades de cereales.

La temprana entrada de este territorio en la órbita romana se debe a la fundación de la colonia de Itálica en el 206 a.C., primera fundación romana *ex novo* de la P. Ibérica. Por otra parte, la ciudad de Híspalis, va tomando cada vez más peso en la conformación de la estructura urbana del ámbito hasta convertirse en uno de los centros urbanos más importantes de la provincia Bética, así como en principal puerto de salida de los productos exportados al Imperio.

En relación con la articulación territorial, las ciudades de Híspalis e Itálica estaban incluidas en el sistema de calzadas romanas que conectaban las principales ciudades del Imperio con Roma, destacando en el ámbito la vía Híspalis-Emérita, que tenía un ramal hacia Itálica.



Las principales vías romanas en el suroeste peninsular

Esta consolidación urbana en época romana implica el desarrollo de un sistema de explotaciones en el ámbito rural basado en *villae* con funciones de abastecimiento a las ciudades y la producción de trigo y aceite destinados al comercio mediterráneo. En concreto, el asentamiento de Itálica supuso una incipiente reestructuración agropecuaria del territorio circundante que se completará a partir del cambio de era, etapa en la que se registra una mayor densidad de *villae*, indicando una explotación agrícola más intensiva.

El territorio controlado por Itálica era bastante extenso: al oeste se prolongaba hasta el río Guadimar, al este hasta el Ribera de Huelva, al sureste hasta el Guadalquivir, al sur llegaría hasta las terrazas del Aljarafe y al norte es probable que los bosques y pastos de la ciudad se extendieran hasta la actual carretera de Gerena a Guillena.

En el s.II, junto a la ampliación de la ciudad de Itálica, también se producen importantes transformaciones en el territorio, en especial en lo referente a la propiedad de la tierra, constituyéndose extensos polifundios.

Cuando en el s. III disminuye la actividad comercial de la Bética, las infraestructuras que mantenían la actividad del río comienzan a abandonarse. Esta dejación, junto a las crecidas naturales del río, da lugar a que sucesivas inundaciones en el s. IV aneguen el teatro de Itálica, la vía hacia Emérita y las necrópolis que la flanqueaban.

Durante el período que transcurre desde la decadencia de la Itálica romana hasta que se hace efectivo el dominio visigodo (siglos IV al VI), se produce una serie de transformaciones que van cambiando el modelo de territorio y la concepción del espacio anterior. Se reduce la población de los núcleos urbanos en favor de un hábitat rural cada vez más disperso, al tiempo

que se abandonan las grandes villas en el campo. A esto se le añade el aumento de la actividad ganadera con las consecuencias que ésta implica: deforestación, trazado de las cañadas, trashumancia... Es un proceso lento que finalmente pondrá fin al modelo de gestión del territorio de las centuriaciones.

La etapa visigoda no supuso grandes transformaciones en el territorio, pero sufre las consecuencias del período anterior y de las invasiones germánicas que asolaron los campos. Con la llegada de los musulmanes, el territorio del valle del Guadalquivir recupera su esplendor. El sistema de explotación de las alquerías sigue en parte el de las villas romanas, aunque con algunos reajustes, como la expansión del olivar o la proliferación de las huertas.

Itálica, entonces denominada Talikah, empezaría a extinguirse lentamente hasta llegar a su completo abandono en algún momento entre el s. X y el s. XII, según las noticias que aportan los cronistas árabes. Una vez convertida en ruinas pasaría a conocerse como Campos de Talca. Al mismo tiempo, en el s. XII se tienen las primeras referencias sobre la conformación de un nuevo núcleo a orillas del río que daría lugar a la primitiva villa de Santiponce.

En estos momentos, el río Guadalquivir, además de ser un eje principal para la comunicación y el comercio, suponía a también una barrera entre las ciudades de una y otra orilla. Hasta la construcción del puente de barcas en 1174, la comunicación entre Sevilla y la margen derecha del río se hacía con barcas que enlazaban la ciudad con Triana y con el Aljarafe. La barca que unía Sevilla con Santiponce se encontraba en la puerta de Bibarragel o de la Barqueta y se mantuvo en uso hasta finales de la Edad Media.

Tras la conquista castellana de la ciudad de Sevilla y su entorno en 1248, tiene lugar una nueva reestructuración del territorio, que afecta a los límites de las tierras, pero no al sistema de explotación. En el Repartimiento de Sevilla se entregan las tierras de Santiponce a dos caballeros que habían participado en la guerra, pero pronto –en 1301– se convierten en un señorío eclesiástico al ser donadas por Alonso Pérez de Guzmán al monasterio de San Isidoro para su mantenimiento.

La fundación de este monasterio en un emplazamiento privilegiado evidencia su función defensiva: sobre una pequeña elevación desde donde se domina una amplia panorámica del valle del Guadalquivir y las primeras estribaciones del Aljarafe, junto al camino de Sevilla, antigua vía de Híspalis a Emérita, y cercano al paso de la Madre Vieja. Su visión desde el camino de acceso de Sevilla suponía una manifestación de fuerza y un símbolo de poder.

En la carta de dotación en la que Alonso Pérez de Guzmán cede el monasterio a la orden del cister, se concede, entre las posesiones para su sostenimiento, el lugar de Santiponce y Sevilla la Vieja (nombre que se da a las ruinas de la ciudad romana de Itálica). Los términos de este señorío de Santiponce eran prácticamente los mismos que los del municipio actual. La mayoría de las fincas eran propiedad del monasterio y los cultivos principales eran el trigo y la cebada, los olivares y los viñedos y también los árboles frutales. En la zona de la Isla de Hierro, donde estaba la villa de Santiponce, se cultivaban mimbrales, membrillares y árboles frutales. El cerro de Los Palacios de la ciudad antigua de Itálica se convierte en las eras del convento y la ciudad adrianea en un olivar.

Asimismo, la industria del jabón que se inicia en estas tierras con los musulmanes, adquiere un gran auge en esta etapa, siendo las almonas de Santiponce una de las principales de la ciudad de Sevilla, junto a las de Triana.

Por otra parte, en el Repartimiento de Sevilla se recoge también la entrega al Cabildo de la Catedral de Sevilla del cortijo de Gambogaz, que figura con los nombres de Cambohat o de Gambugaz, y se identifica como la alquería de Lafiza. En el documento se detalla que tenía 200 aranzadas con olivar, cereal, viña e higueral. En el siglo XV pasó a manos del vecino monasterio cartujo de Santa María de las Cuevas, que contaba con numerosas e importantes propiedades agrícolas. La finca adquirió una gran entidad, que se mantuvo inalterada hasta que fue desamortizada en el siglo XIX, pero nunca llegó a constituirse en villa debido a su proximidad al Guadalquivir en unos terrenos inundables y a su régimen de propiedad, en manos de la orden cartujana.

En esta etapa bajomedieval, la Vía de la Plata se consolida como camino y es un referente en los repartimientos y las divisiones administrativas del territorio. Además, se afianza su importancia comercial al formar parte de la Mesta como una de las cañadas principales para la trashumancia del ganado. Por otra parte, con la cristianización del territorio, se convierte en una ruta de peregrinación, que se iniciaba en el monasterio de San Isidoro del Campo y ascendía hasta Astorga donde enlazaba con el Camino de Santiago.

El inicio de la Edad Moderna en estas tierras está marcado por las implicaciones del descubrimiento del continente americano. Sevilla, como ciudad-puerto, comienza a demandar en este momento una serie de necesidades que llevan a una densificación de la corona urbana en cuanto a la diversificación de usos agrícolas y artesano-fabriles. El Libro de Hacienda del Monasterio de San Jerónimo, un manuscrito de agricultura escrito a mediados del siglo XVI, recoge las características de las tierras del monasterio, principalmente explotaciones de olivar y viña.

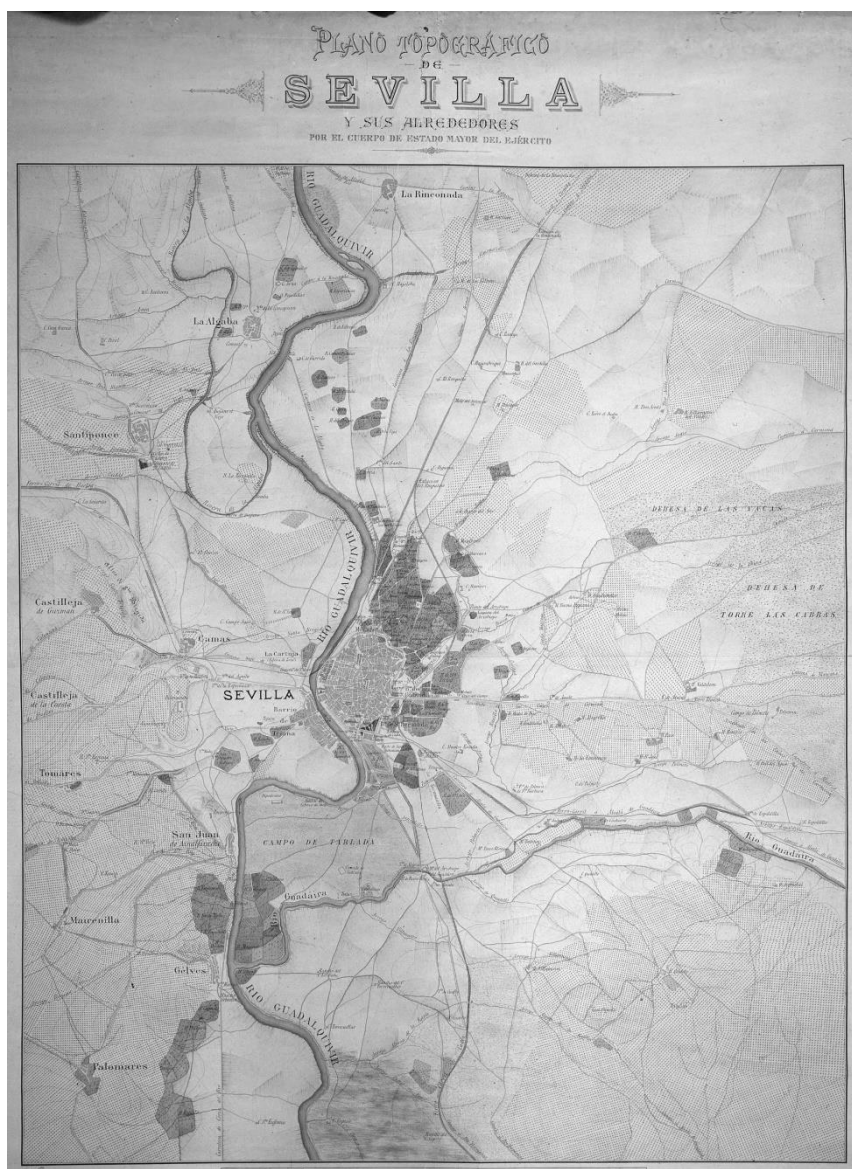
Sin embargo, las inundaciones que se suceden en 1595 y 1603 por las crecidas del Guadalquivir, suponen la definitiva destrucción de Santiponce. El pueblo es trasladado a un nuevo emplazamiento, más alto y protegido del alcance de las riadas: en el cerro de San Antonio, junto al Camino Real a Extremadura y sobre las ruinas de Itálica.

Ya en el siglo XVIII, cuando la economía del ámbito provincial comienza a recuperarse lentamente, destacando la intensificación de la explotación agrícola y la puesta en cultivo de nuevos suelos, el Catastro de Ensenada ofrece una descripción detallada de todos los cultivos y recursos de las tierras santiponceñas:

10. Que las medidas de tierra que parece habrá en el término ascenderán a mil doscientos cincuenta en esta forma: de sembradura de secano ochocientas noventa (...), doscientas ocho de olivar (...) y ocho de estacada y no fructífera, tres pobladas de viña y las ciento veinticuatro restantes de pastos". Villa de Santiponce. Extracto de sus Respuestas Generales. 1751.

Finalmente, en 1796 se inaugura el Camino Real de Badajoz, posterior Carretera de Extremadura, que mantenía el trazado de la calzada romana de Sevilla a Mérida, siguiendo desde Itálica en paralelo a la antigua vía adrianea.

En los inicios del siglo XIX, ya en la etapa contemporánea, Sevilla perfila su modelo de ciudad-territorio como una de las grandes agrocidades del sur peninsular. Este proceso estuvo impulsado por la adquisición de tierras por parte de la burguesía aprovechando los procesos desamortizadores de la primera mitad del siglo.



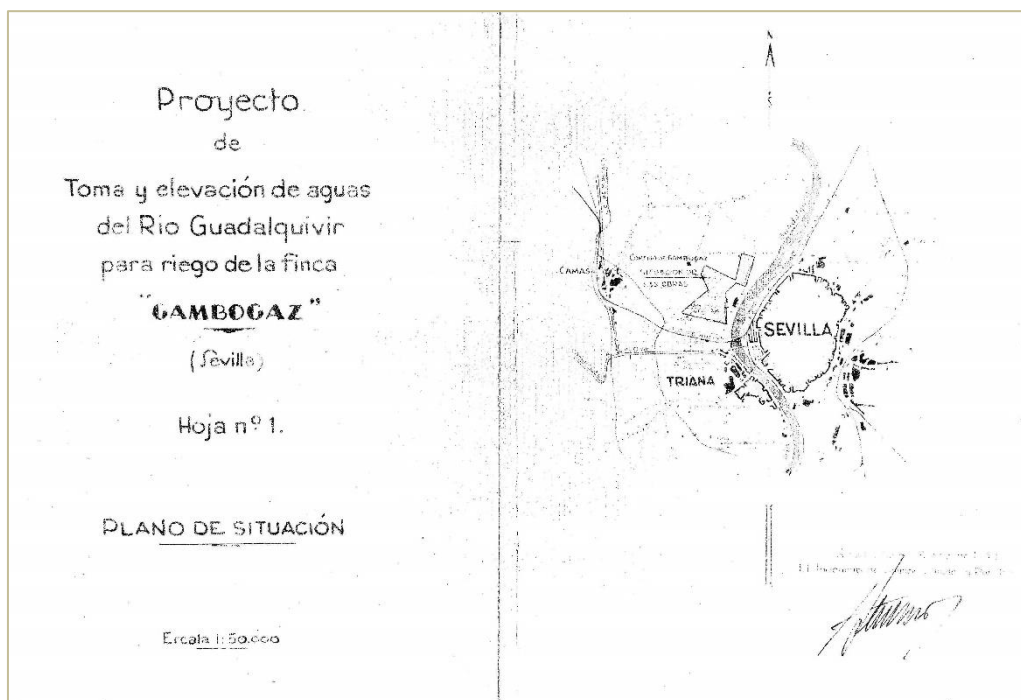
Plano topográfico de Sevilla y sus alrededores. Cuerpo del Estado Mayor del Ejército. Escala [ca. 1:10000], 1890.

En este sentido, el ámbito de estudio contaba con dos grandes propiedades eclesiásticas que fueron objeto de las desamortizaciones: Santiponce y el cortijo de Gambogaz.

Santiponce fue uno de los pocos señoríos eclesiásticos del Aljarafe que se mantiene hasta el siglo XIX. Tras la desamortización del monasterio de san Isidoro en 1835, las tierras de su propiedad pasaron a manos privadas, aunque no se produjeron grandes cambios en los cultivos. Posteriormente, entre finales del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX, se produce en el territorio de Santiponce una notable disminución del olivar a favor de las tierras de labor. Esta tendencia se mantiene durante el siglo XX, período en el que también tiene lugar la extensión de los cultivos de regadío por el este del término, entre el núcleo urbano y el río.

En lo que respecta al cortijo de Gambogaz, que estaba en posesión de los cartujos del monasterio de Santa María de las Cuevas, fue comprado en 1851 por Ignacio Vázquez Gutiérrez. En el momento de su desamortización la finca estaba dedicada mayoritariamente al cereal, contando, no obstante, con una considerable superficie de olivar. La figura de su nuevo propietario, Ignacio Vázquez, fue clave en la modernización del campo andaluz en el siglo XIX, ya que fue un pionero de la agricultura contemporánea, de la mecanización de las labores agrícolas y de la aplicación de técnicas agrícolas innovadoras, además de fundador del Círculo de Labradores y Ganaderos de Sevilla.

Tras la guerra civil española, el cortijo de Gambogaz pasó a ser propiedad del general Queipo de Llano.



Plano de situación: Proyecto de toma y elevación de aguas del río Guadalquivir para riego de la finca Gambogaz (Sevilla). Escala 1:50000. 1949.

En relación con las infraestructuras del ámbito, en 1903 se construye el ferrocarril de Cala a San Juan de Aznalfarache que cruzaba por El Pradillo, paralelo a la carretera de Extremadura (N-630). Estuvo en uso hasta 1958 y tras su desmonte sirvió de base para la construcción en 1975 de la “autovía de Camas” en la parte final de la N-630.

Asimismo, las condiciones de navegación del cauce bajo del Guadalquivir se habían ido degradando como consecuencia de la dinámica natural del río Guadalquivir y de la necesidad de un mayor calado. Por este motivo, los proyectos de cortas de meandros se inician a mediados del s. XVIII y continuaron a lo largo de los siglos XIX y XX, desde la corta de Merlina en 1784 hasta la de la Cartuja en 1975. Los objetivos principales eran proteger la ciudad de Sevilla de las inundaciones y facilitar la navegación hasta el mar y supusieron una importante transformación en los terrenos cercanos al río.

Percepciones y representaciones

Las representaciones iconográficas históricas sobre el espacio que recorre el cordel de Gambogaz se vinculan por una parte con las vistas de conjunto de la capital sevillana desde la cornisa oriental del Aljarafe y, por otra, con la presencia dominante de la ciudad romana de Itálica y del monasterio de San Isidoro del Campo, con la población de Santiponce como telón de fondo. Asimismo, el río Guadalquivir constituye un referente de primer orden común a estas temáticas y presente en la mayor parte de las representaciones del ámbito.

En lo que respecta a la imagen externa o de conjunto de la ciudad de Sevilla, desde el siglo XVI se desarrolla un amplio repertorio de imágenes topográficas de la ciudad como consecuencia de la importancia que adquirió Sevilla como metrópoli de las Indias. En este sentido, la iconografía de la ciudad se simboliza en estos momentos a través de la panorámica de la urbe y el río, contemplada desde el Aljarafe y Triana (la otra orilla), siendo sus rasgos más identitarios su carácter monumental, la preeminencia de la Giralda en su perfil aéreo y la presencia del río Guadalquivir.

Desde finales del siglo XVIII y durante todo el siglo XIX, las representaciones culturales de la ciudad se multiplican por la llegada de viajeros y artistas atraídos por el pintoresquismo de la ciudad de Sevilla. En relación con las imágenes de conjunto de la ciudad, se frecuentan las elevaciones próximas del Aljarafe desde donde se habían tomado históricamente las vistas de la misma, como San Juan o los cerros cercanos a Camas.



Joaquín Díez: *Vista de Sevilla desde el cerro de Santa Brígida de Camas*. 1865.

Asimismo, el prestigio de la capital favorecerá la frecuentación por parte de los viajeros que la visitaban de otros espacios del entorno de Sevilla, como una extensión de la propia ciudad. En este sentido, uno de los ámbitos que concentró más representaciones fue el del Aljarafe más inmediato a Sevilla, como elevaciones más cercanas que permitían la observación de la ciudad. Sin embargo, más además del hecho de ofrecer vistas de conjunto sobre Sevilla, también fueron apreciados algunos escenarios de esta cornisa por los valores particulares de sus paisajes más destacados.

En el caso del Aljarafe, las percepciones se centraron en las localidades de San Juan de Aznalfarache y de Santiponce, donde se ubicaba el monasterio de San Isidoro del Campo y las ruinas de “Sevilla la Vieja” (Itálica), destacándose en ambos casos sus valores históricos y patrimoniales.

Los primeros trabajos artísticos que tienen como objeto el ámbito de Itálica, se inician a mediados del s. XVI, momento en el que Sevilla vive una etapa de gran esplendor como ciudad que canaliza el poder español sobre las Indias. Los deseos de justificar esta capitalidad imperial unidos a las ideas humanistas difundidas por el Renacimiento, llevarán a los eruditos locales a la búsqueda de las raíces clásicas de la ciudad en un intento por dejar a un lado los cinco siglos de ocupación islámica conectando directamente con la tradición romana.

Ante la ausencia de restos romanos de importancia en la propia Sevilla, Itálica, conocida entonces como Sevilla la Vieja, se convierte en el principal referente de los estudios clásicos locales y encarna, como cuna de emperadores, la imagen de glorioso pasado que se quiere ofrecer de la ciudad (Rodríguez Hidalgo, 1994).

Por otra parte, el monasterio de San Isidoro del Campo se convierte en un símbolo del triunfo del cristianismo al contener la sepultura de su fundador, Don Alonso de Guzmán el Bueno, que derrotó a los árabes en Tarifa.

El elemento más destacado del monasterio es su gran torre, y tanto la vista de San Isidoro desde Itálica como la vista desde Sevilla son imágenes frecuentemente representadas.



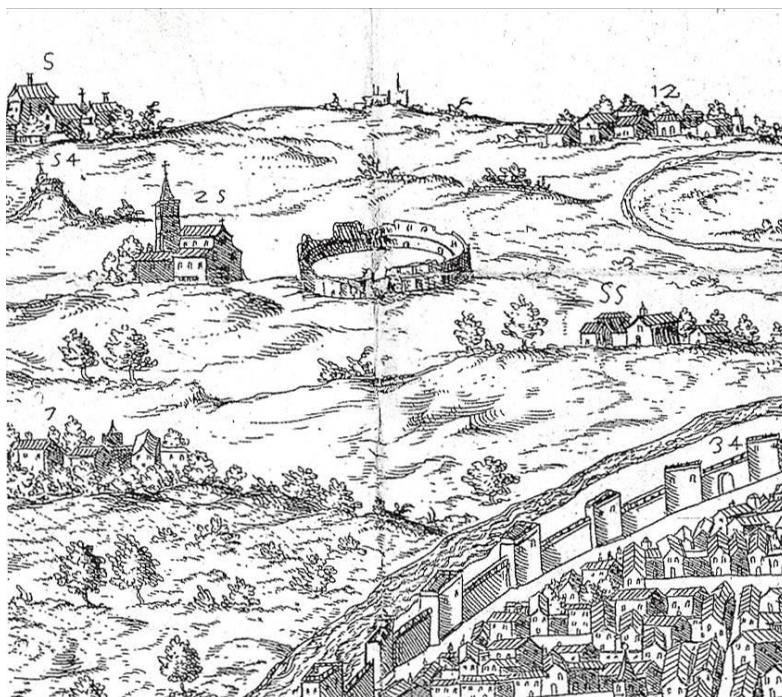
Xilografía del *Libro de las grandezas y cosas memorables de España*, Pedro de Medina (1549).

En el caso de Itálica, la monumentalidad del anfiteatro frente al resto de las ruinas, enterradas en su mayor parte, hizo que desde el primer momento éste se convirtiera en el elemento más destacado y simbólico de la ciudad. Así, en 1567, un boceto del grabador flamenco A. van den Wyngaerde se convertirá en la primera imagen fiable de su anfiteatro. Se trata de un dibujo al natural en el que se representa un anfiteatro semienterrado, una de las portadas del monasterio y, al fondo, el valle del Guadalquivir con la población de La Algaba.



Boceto del anfiteatro de Itálica, A. van den Wyngaerde (1567).

A partir de esta obra se suceden numerosas descripciones de las ruinas y del cercano monasterio, pero lo más relevante es que ambas piezas comienzan a tomar protagonismo como hitos importantes del territorio. Así, las vistas generales de Sevilla y sus alrededores que se realizan a partir de la segunda mitad del s. XVI incorporan ya las referencias de San Isidoro del Campo y de Sevilla la Vieja, representada por su elemento más destacado, el anfiteatro.



Detalle de la Vista general de Sevilla, de A. Brambilla (1585).

Un ejemplo de ello es la *Vista general de Sevilla*, grabado de Ambrosius Brambilla realizado en 1585, en la que aparecen Itálica, el monasterio y el pueblo de Santiponce detalladamente situados al noroeste de Sevilla. Esta vista de Sevilla fue muy conocida tras ser incluida en el tomo IV del *Civitates Orbis Terrarum*, una obra de gran difusión por toda Europa.

Ya en el siglo XVII, una obra de gran relevancia por el conocimiento que proporciona del ámbito de estudio es la de *San Isidoro en el pozo*, perteneciente a una serie de escenas de la vida del santo que se encuentran en el propio monasterio de San Isidoro del Campo. En esta obra anónima de mediados del s. XVII (c. 1656), se representa en segundo plano, pero con gran detalle, el territorio circundante, de modo que aporta una imagen fiable de cómo se encontraba el pueblo de Santiponce, Itálica y el monasterio de San Isidoro a mediados del s. XVII, cuando ya se había realizado el traslado del pueblo tras la inundación. Se distingue parte del trazado urbano de Santiponce, el paso de la Madre Vieja a los pies del monasterio y parte del camino de Sevilla.



San Isidoro en el pozo, Anónimo (c. 1656).

También de mediados del s. XVII y anónimos son dos obras tituladas *Vista del Rivera de Huelva* y *San Isidoro del Campo*. En el primero de los lienzos, la vista está tomada desde el río, a la altura de El Alamillo y aparecen en él el cortijo de Miralbueno, las viñas de San Isidoro, la Madre Vieja parcialmente inundada, el camino de Sevilla y, al fondo, el monasterio y Santiponce.

En el segundo lienzo, los elementos arquitectónicos son más difusos y menos detallados que en el primero; destacan en él los cultivos del monasterio: las huertas de membrillos y árboles frutales, las viñas y un pedazo de mimbral que llegaba hasta el río.



Vista del Rivera de Huelva y San Isidoro del Campo, Anónimo (c. 1656).



Vista del Rivera de Huelva y San Isidoro del Campo, Anónimo (c. 1656).

Otro documento de gran interés en la representación cartográfica de este ámbito es un plano de la villa de Salteras realizado en 1757 para ser adjuntado a un pleito entre el Cabildo Capitular y el Monasterio de Santa María de las Cuevas. Con independencia del objeto de su elaboración, su interés reside en la representación, aunque sea a modo de croquis, de los principales cultivos de un amplio territorio que comprendía, parte de los términos de Salteras, Santiponce, Camas, La Algaba y Sevilla. Se identifican los cortijos, las huertas, las alamedas, los prados, las heredades, las hazas y tierras de labor, los olivares y los viñedos. Se recogen además los elementos de mayor interés, como el monasterio de Santa María de las Cuevas, el monasterio de San Isidoro, Itálica, el hospital de la Sangre o las murallas de Sevilla. Permite observar el trazado de los caminos de Sevilla a Camas, La Algaba y Santiponce, de la Barqueta a Santiponce y el camino Real de Extremadura. Por otra parte, se representa también el curso del Guadalquivir y de la Madre Vieja como se encontrarían a mediados del s. XVIII.



Plano de los predios territoriales del término de la Villa de Salteras, Anónimo, 1757.

En el siglo XIX se produce un nuevo resurgir de Itálica, que coincide con la recuperación de su nombre clásico. El escocés D. Roberts fue uno de los pintores románticos británicos que viajó por España entre 1832 y 1836. Realizó veinte vistas de Andalucía editadas después en Londres, siendo una de ellas una estampa del anfiteatro de Itálica y del monasterio de San Isidoro. Esta ilustración es una de las más conocidas y dio lugar a una de las imágenes de Itálica más difundida entre los viajeros ingleses de la época. En esta vista aparece una cuidada representación de los principales focos de atención de Santiponce. En el plano más cercano, unos frailes conversan con un campesino junto al anfiteatro, que está siendo explotado como cantera; en un segundo plano, el monasterio; y al fondo, tras el Rivera de Huelva, una lejana Sevilla representada por la silueta de la Giralda.



Grabado de *Itálica*, D. Roberts (1835).

Otra imagen romántica del monasterio de San Isidoro la encontramos en la obra anónima *Itálica, Seville* (c. 1845.). A pesar del título, la imagen se centra en el monasterio y está tomada al pie del camino hacia Sevilla, al borde de San Isidoro del Campo, flanqueado por restos de monumentos funerarios, en la esquina sureste al paso del arroyo del Cernícalo.



Itálica, Seville, Anónimo (c. 1845).

El avance de las excavaciones en el s. XX, y en especial la recuperación de algunas calles de la ciudad y el descubrimiento de parte del graderío del teatro, suponen el nacimiento de una nueva

visión sobre Itálica. Aunque el anfiteatro conserve su protagonismo, las imágenes de la primera mitad del s. XX comienzan a abrir la mirada hacia una Itálica más amplia y compleja, pero sobre todo desde la propia Itálica. Las vistas se dirigen hacia la cornisa del Aljarafe, la vega y el Guadalquivir. También son de gran interés las vistas sobre el pueblo de Santiponce y hacia Sevilla.



Carmen Laffon. *Sevilla desde la Cartuja*. 1978.

Una situación similar acontece en relación con el monasterio de San Isidoro del Campo. La imagen de su torre, sobre todo la tomada desde el sureste en el acceso por el camino de Sevilla, sigue siendo muy valorada.



Vista aérea con la torre del monasterio en primer plano, Santiponce en el plano intermedio e Itálica detrás, visible por la vegetación. Fuente: M. Gutiérrez Aragón y J. Lebrón, *Andalucía es de cine*, 2003.

5.2.2. Descripción del itinerario: estado del firme y vegetación

Dentro de la fase II del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla (Coria del Río-Santiponce), el último tramo se corresponde con el itinerario que parte del puente de la Señorita hasta la localidad de Santiponce, con una longitud aproximada de 7,8 km.

El itinerario discurre por la vega del Guadalquivir entre los municipios de Sevilla, Camas y Santiponce presentando en general un trazado llano, de gran rectitud y orientación dominante de sentido noroeste.

En la descripción de este itinerario se han identificado cuatro tramos en de las propias condiciones del viario y de los espacios por los que transcurre.

Tramo 1

Si se quiere abordar este itinerario desde la ciudad de Sevilla, sin continuidad desde el principio de la fase II del Corredor Verde Metropolitano, se ha de tomar como punto de inicio las inmediaciones de Torre Triana de Sevilla. Desde aquí se parte con un sentido este-oeste recorriendo parte del viario urbano rotulado como calle Juan Antonio de Vizarro poco antes del paso subterráneo que salva la carretera de Cádiz-Huelva y que se desarrolla por la Av. de Carlos V de Sevilla. En este viario la vegetación, principalmente plátanos y acacias, está presente, bien alineada a vial o bien formando pequeñas masas en los espacios públicos aledaños. Tras este paso subterráneo, que incluye un carril bici, y tras recorrer una curva cerrada en el entorno del Charco de la Pava y el parking de Torre de Triana, continúa en dirección oeste hacia Camas a través del puente de la Señorita.



A. Proximidades de la Torre de Triana y Puente de la Señorita

Una vez pasado el puente de la Señorita, se enlaza con el recorrido del Corredor Verde que transcurre paralelo al río Guadalquivir por un camino compactado con albero, en dirección norte. La primera parte de esta sección viene tratada con zahorra artificial (unos 300 m.) hasta cruzar una plataforma que salva un cauce de una arroyada de aguas residuales que vierte en el cauce del río Guadalquivir. El resto del itinerario hasta la desviación del cortijo de Gambogaz tiene una

anchura de unos 3-3,5 m. Este tramo tiene una longitud aproximada de 1,4 km., ligeramente peraltado y muchas de las algaidas de arena y arcilla que lo cruzan se han tratado mediante compactación y cementación. Dicha sección se encuentra bajo el efecto del atrincheramiento dificultando las vistas laterales, debido a que en uno de sus márgenes se encuentra la vegetación de ribera propia del río Guadalquivir y en el lateral opuesto un talud de defensa de las aguas del Guadalquivir repoblado de vegetación, principalmente álamos, que produce dicho efecto de encajonamiento. En general se puede decir que esta primera sección posee condiciones adecuadas para el uso peatonal o de bicicleta de montaña.



B. Tramo del Corredor Verde Metropolitano/Dominio marítimo terrestre

Tramo 2

Una vez tomada la desviación hacia el cortijo de Gambogaz, ya en el cordel del mismo nombre, y salvado el talud de defensa de las aguas del río Guadalquivir anteriormente mencionado, el trazado sigue una dirección noroeste hasta el punto de confluencia con el viaducto de Itálica (SE-30). Esta sección del recorrido tiene una longitud aproximada de 1,3 km., y se desarrolla por un terreno llano, con un trazado recto que permite una gran amplitud de vistas por la propia horizontalidad que presenta la vega de Sevilla y por la ausencia de vegetación arbórea a excepción de la existente en las inmediaciones del cortijo de Gambogaz donde existe una pequeña masa formada fundamentalmente por eucaliptos de gran porte. Esta sección del recorrido, con una anchura aproximada de 3-3,5 m., cuenta con adecuadas condiciones para el uso de ciclista y paseantes. En paralelo discurre un camino de servicio de uso agrícola, con la misma anchura aproximada y sin acondicionamiento para el uso recreativo.

En el punto kilométrico 3,7 del recorrido se encuentra un nudo viario situado bajo el viaducto de Itálica (SE-30). En este punto confluye otro de los tramos del Corredor Verde Metropolitano que tiene su inicio en el parque del Alamillo y las proximidades del estadio olímpico de Sevilla. Igualmente conectan en este punto otros itinerarios: el carril bici de Camas procedente del estadio municipal de dicha localidad; la Vía Verde o Camino Natural de Itálica a minas de Cala y un tramo de una vía urbana que lleva al cementerio de Camas. Se puede destacar que en uno de los laterales de este nudo se encuentran situadas las instalaciones de la Federación de Tiro Olímpico de Sevilla.



C. Cortijo de Gambogaz a SE 30 (Viaducto de Itálica)

Tramo 3

Por el viario de acceso a dichas instalaciones de la Federación de Tiro Olímpico discurre este tramo del Corredor Verde. Se trata de una carretera de unos 7-7,5 m. de ancho, asfaltada, con ausencia de bermas laterales y algo encajada, debido al propio viaducto de Itálica, a la carretera E-803 (Autovía Ruta de la Plata) próxima que se desarrolla en talud y al viaducto del ferrocarril de Sevilla a Huelva (p.k. 4,2 de este itinerario). Estas infraestructuras atraviesan esta parte de la vega en condiciones sobreelevadas para evitar posibles inundaciones debido a los recurrentes desbordamientos de las aguas del río Guadalquivir.

La vegetación de este tramo está asociada principalmente a las lindes de parcelas donde se desarrollan los usos deportivos e industriales existentes, a las pantallas vegetales propias de las infraestructuras viarias y a la vegetación riparia asociada al cauce semipermanente que se desarrolla bajo la Autovía Ruta de la Plata.



D. SE 30 a viaducto de ffcc



E. Viaducto A66

Por esta parte del Corredor Verde es frecuente que circulen vehículos motorizados de acceso al mencionado campo de tiro, y también es utilizado en periodo de recolección agrícola por vehículos y camiones de gran tonelaje para el acceso al cortijo de Gambogaz y campos de cultivos próximos. Por este motivo resulta una vía peligrosa para la circulación de peatones y ciclistas.

Tramo 4

A unos 0,5 km. se encuentra un tramo con abundante vegetación arbórea formada por paraísos, ailantus, adelfas y otras especies de carácter ornamental (palmeras, cipreses, ...) debido a la existencia de dos construcciones -el cortijo “Mi Ranchito” y la Hacienda de Nuestra Señora del Rocío-, destinadas a usos principalmente hosteleros y de restauración.

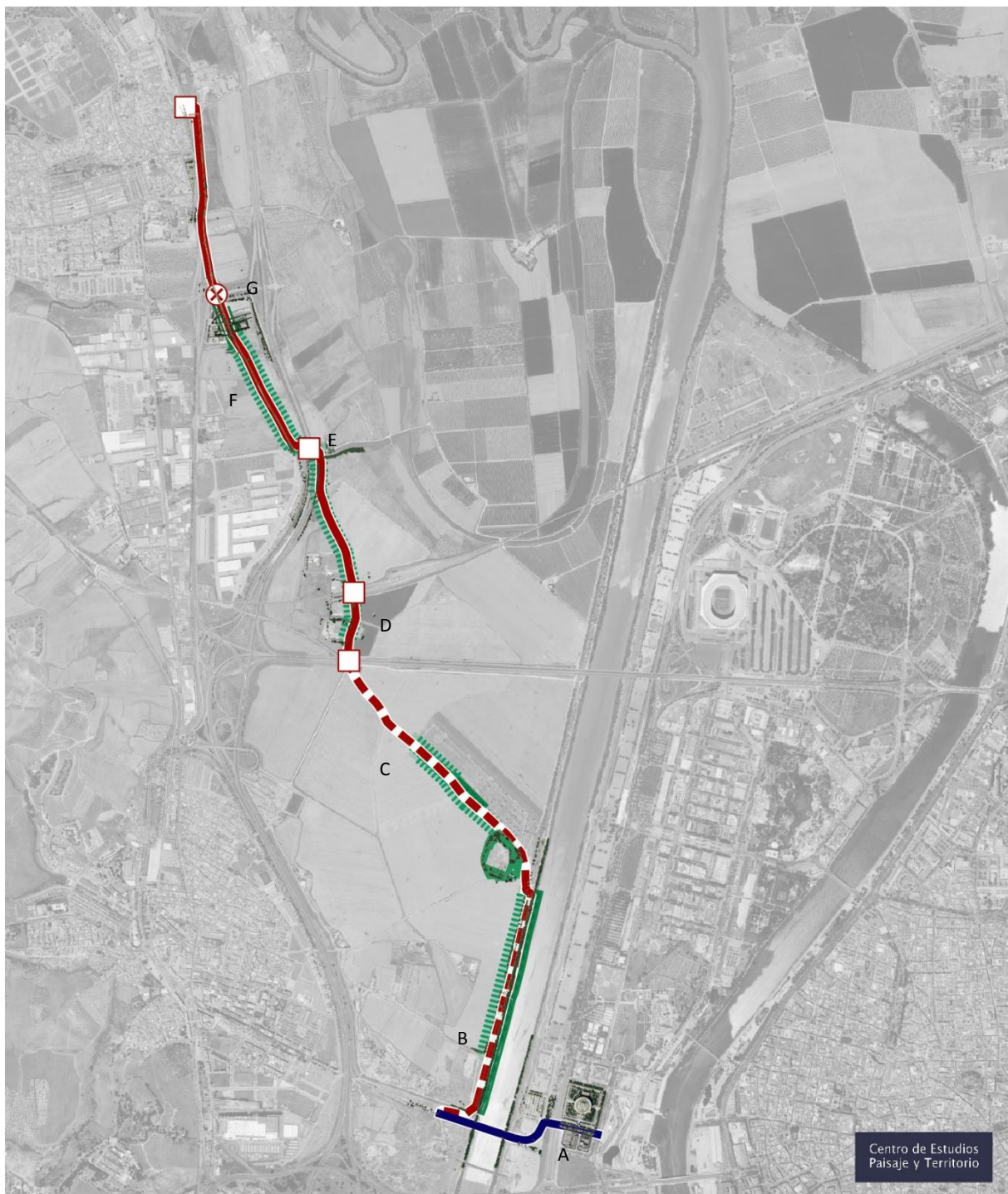


F. Viaducto A66 a rotonda SE-30 – N-630

A poco más de 0,5 km. existe una rotonda de circulación de salida y entrada de la SE-30 que conecta con la carretera nacional N-630 (antigua Vía del Plata). Se trata de un nudo peligroso para la circulación de vehículos no motorizado y peatones. A partir de este punto, el Corredor Verde discurre en paralelo a la carretera N-630, y presenta un trazado asfaltado, sin arcén o berma lateral hasta que cruza un pequeño túnel que salva dicha carretera de conexión con el norte peninsular y vía de peregrinación al formar parte del itinerario de la Vía de la Plata del Camino de Santiago. De este modo se finaliza el recorrido en el núcleo urbano de Santiponce, a la altura del teatro romano de Itálica que forma parte del Conjunto Monumental Ruinas de Itálica.



G. Rotonda a acceso a Santiponce



Estado del firme y vegetación

- | Condiciones de la vía | Vegetación asociada |
|----------------------------------|--------------------------|
| Firme en mal estado | Área arbolada |
| Compartido con vehículo motor | Arbolado lineal |
| Urbano con carril bici y acerado | Principalmente arbustiva |
| Paso bajo puente | |
| Intersección peligrosa | |

0 500 1000 m

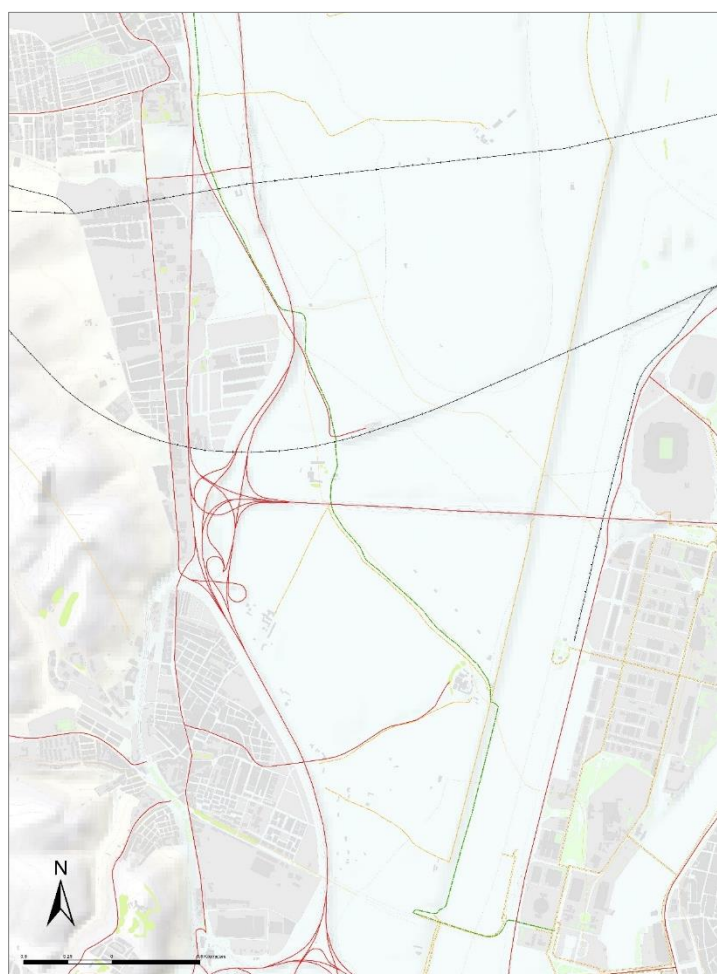
5.2.3. Articulación y conectividad

Redes de movilidad en el entorno del cordel de Gambogaz

La propia lógica del programa de Puertas Verdes, que se basa en la puesta en valor de itinerarios y vías que permitan conectar ámbitos urbanos densamente poblados con su entorno natural próximo, supone que el territorio en el que se desarrolla posea una densa red de infraestructuras que articula ese ámbito.

El caso del Corredor Verde metropolitano de Sevilla se ajusta a esta realidad, en especial la fase II que transcurre por un pasillo natural de comunicaciones norte-sur que ha sido utilizado como tal desde los primeros momentos de ocupación histórica del territorio. Asimismo, la histórica necesidad de salvar el elemento natural de mayor entidad en el conjunto de la vega, el curso del río Guadalquivir, ha dado lugar al desarrollo de infraestructuras que permitieran las conexiones este-oeste.

A esta realidad territorial hay que sumarle el hecho de ser un espacio estratégico en las inmediaciones de la ciudad de Sevilla, cuya centralidad en la aglomeración urbana es indiscutible.



Principales infraestructuras viarias del sector noroeste de la aglomeración urbana de Sevilla.

Todas estas circunstancias han dado lugar al desarrollo de una importante red de infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias, que por un lado vienen favoreciendo la accesibilidad a la ciudad central, pero a su vez han contribuido a la fragmentación del territorio y de las vías que históricamente la habían recorrido, como es el caso de las propias vías pecuarias.

En este pasillo natural se han sucedido de manera casi paralela las tres grandes infraestructuras de la histórica Vía de la Plata que han conectado la ciudad de Sevilla con el norte peninsular: la A-8078, la N-630 y A-66. En la actualidad, las dos últimas están directamente relacionadas con el cordel de Gambogaz: la carretera nacional N-630, visible desde el cordel y con la que se encuentra al final del recorrido del mismo en la entrada a la localidad de Santiponce; y la A-66, Autovía Ruta de la Plata, que también se hace presente durante gran parte del recorrido, debiendo salvarse por un viaducto a la altura del polígono industrial Los Girasoles (Camas).



Carretera nacional N-630 en la entrada de la localidad de Santiponce.



Paso del cordel de Gambogaz bajo el viaducto de la autovía Ruta de la Plata (A-66).

En lo que respecta a las infraestructuras que discurren en dirección este-oeste salvando el río Guadalquivir y que se cruzan en el recorrido del cordel de Gambogaz, hay que señalar la SE-30, que se salva por el viaducto de Itálica una vez pasado el puente del Alamillo y el viaducto del ferrocarril Sevilla-Huelva. Por otra parte, hay que destacar como otro paso este-oeste para salvar el río la importancia del puente de la Señorita, que permite el tránsito peatonal y de bicicletas y es la vía de acceso al cordel de Gambogaz desde la ciudad de Sevilla.

Vista del paso elevado de la SE-30 (viaducto de Itálica) desde el cordel de Gambogaz



Cruce del viaducto del ferrocarril Sevilla-Huelva





Puente de la Señorita sobre el río Guadalquivir

Conectividad del cordel de Gambogaz y otros itinerarios y espacios públicos y recreativos

Desde el punto de vista de la conectividad del cordel de Gambogaz con otros itinerarios públicos y recreativos hay que señalar la existencia de diversas infraestructuras pertenecientes a distintas administraciones públicas en las que el uso predominante es el ciclista y, en menor medida, el peatonal.

El cordel de Gambogaz, como parte del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla, conecta de manera continuada con el resto de tramos y bifurcaciones de la fase II del mismo, tanto al norte como al sur.

Asimismo, en el cruce del cordel de Gambogaz con el viaducto de Itálica, en la carretera de circunvalación SE-30, se conecta con otro tramo del citado corredor que tiene su punto de inicio en calle Américo Vespucio, en las proximidades del Parque del Alamillo y del Estadio Olímpico de Sevilla, y que se desarrolla por dicha carretera sobreelevada hasta llegar al inicio del camino de la Señorita de Santiponce.

Otro itinerario recreativo de interés que comparte recorrido con el cordel de Gambogaz es el trazado de la vía de peregrinación de la Vía de la Plata del Camino de Santiago, en su etapa de Sevilla a Guillena, y que aparece señalizado con sus características flechas amarillas al principio del recorrido (pasado el puente de la Señorita), así como en la bifurcación al cortijo de Gambogaz, y en las inmediaciones del monasterio de San Isidoro del Campo de Santiponce.

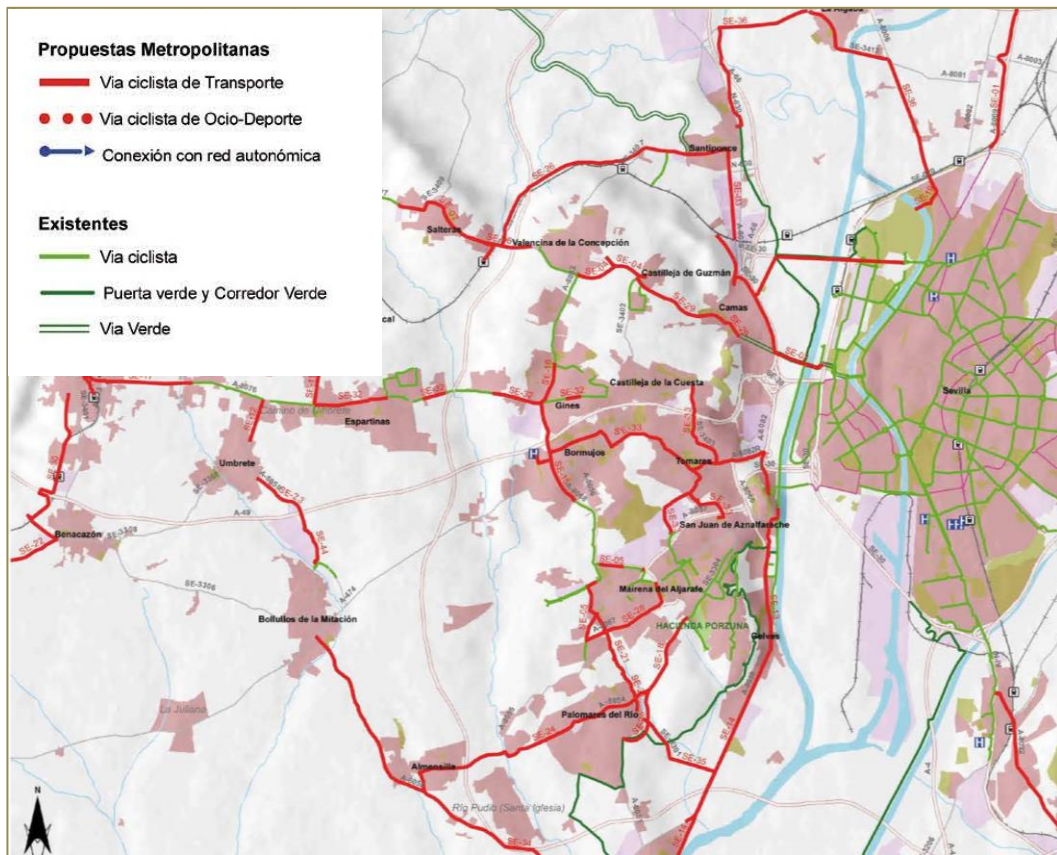


Croquis de la etapa Sevilla –Guillena del Camino de Santiago por la Vía de la Plata



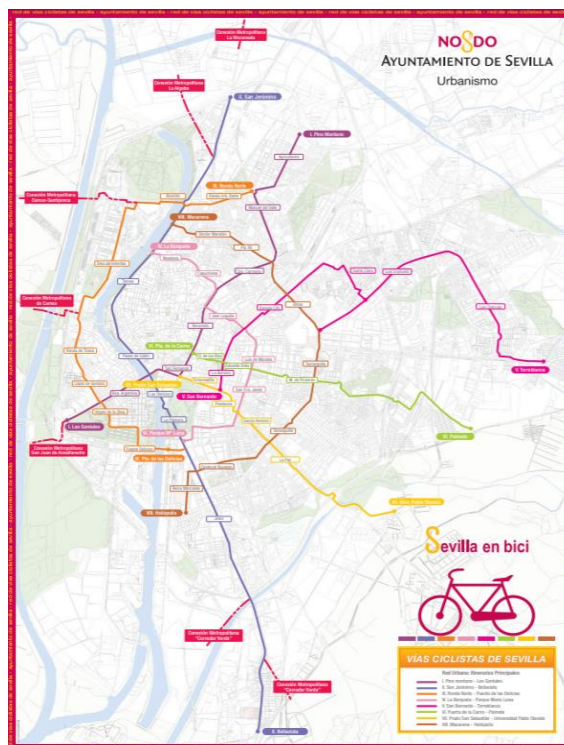
Flechas amarillas señalizando el Camino de Santiago en el cordel de Gambogaz

Por otro lado, hay que reseñar las infraestructuras destinadas a los ciclistas que vienen formuladas por el Plan Andaluz de la Bicicleta y que cruzan con el cordel objeto de estudio. Dichos cruces se producen en dos puntos concretos: en el inicio del recorrido por el puente de la Señorita con el carril bici que continúa hasta Camas por el cordel de los Carboneros, y en el cruce del viaducto de Itálica donde conecta con el ramal que se inicia en el Parque del Alamillo y que recorre parte de la pasarela de la carretera de circunvalación SE-30.

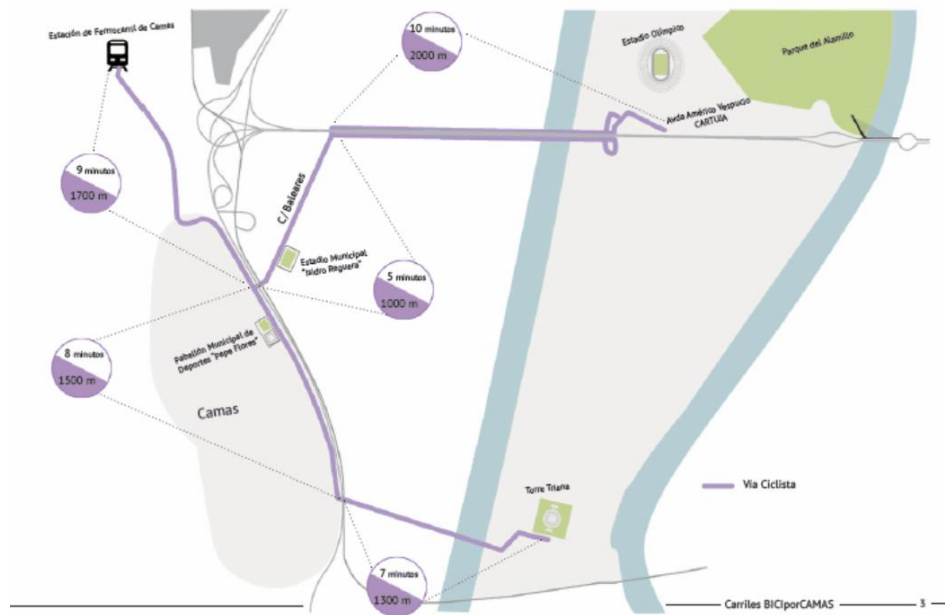


Plan andaluz de la Bicicleta 2014-2020. AOPJA.

Esta iniciativa permite la coordinación con los ayuntamientos implicados tal y como se recoge en el documento de planificación de las vías ciclistas de Sevilla y Camas.

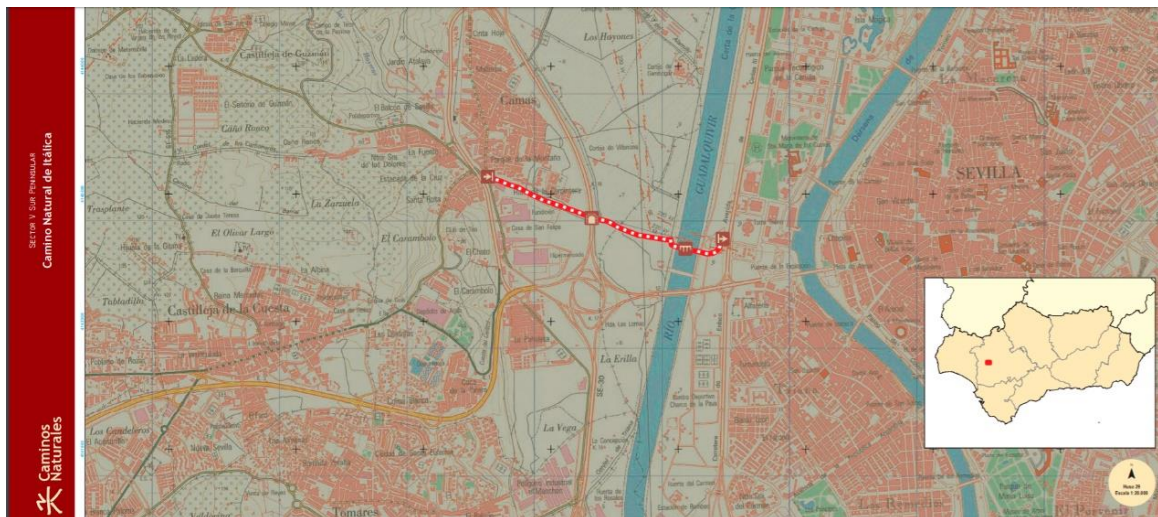


Plano de las vías ciclistas de Sevilla.
Ayuntamiento de Sevilla.



Croquis de conexión de las vías ciclistas de Sevilla y Camas con el ferrocarril de Camas

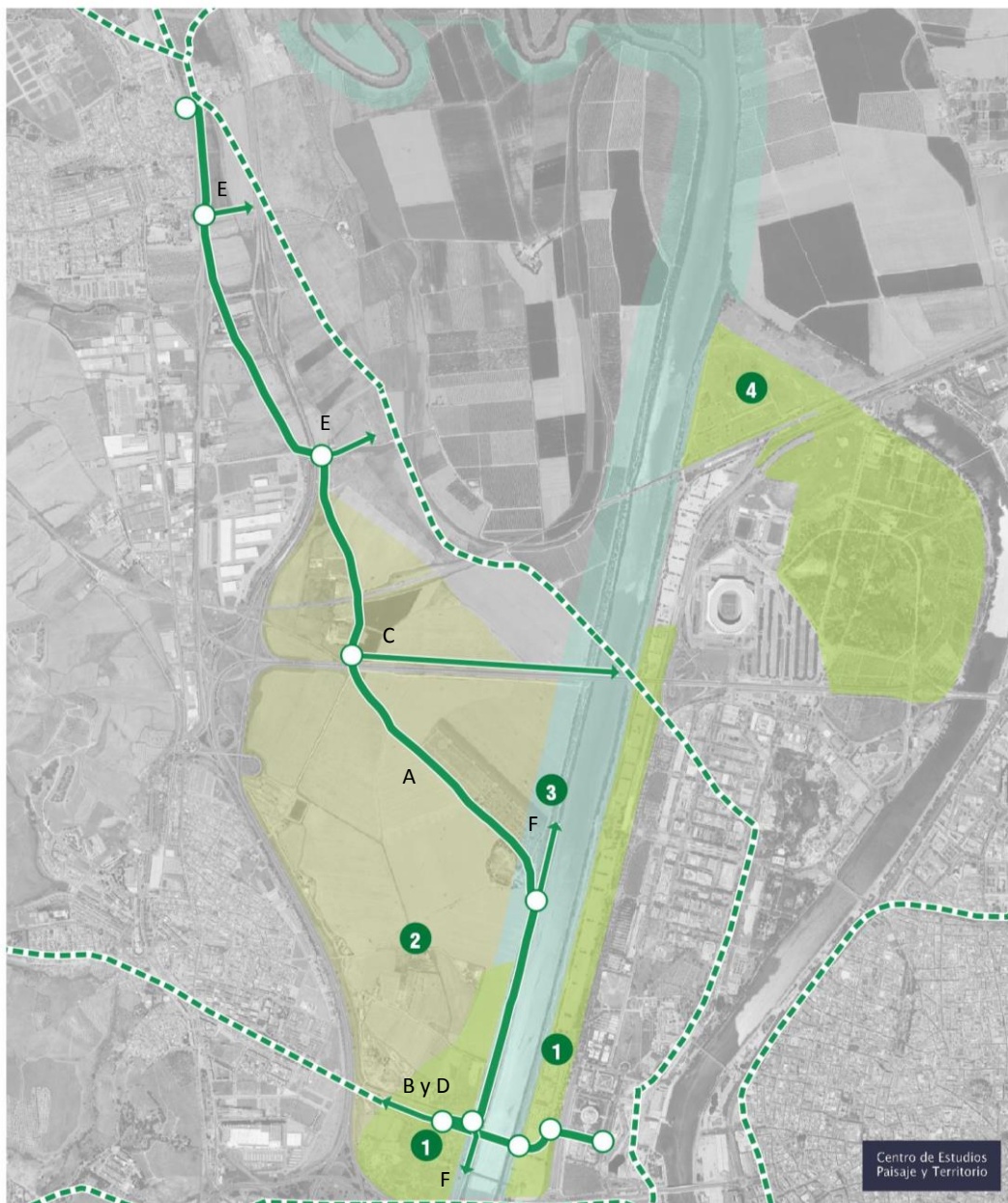
Finalmente, hay que considerar otra infraestructura de uso recreativo que enlaza con el cordel de Gambogaz como es la Vía Verde de Ruinas de Itálica a Cala, que comparte un tramo en común en el inicio del recorrido por el puente de la Señorita, continuando después hacia la antigua estación de ferrocarril de Camas. Esta Vía Verde, que gestiona la Fundación de Ferrocarriles Españoles y aprovecha los antiguos trazados de ferrocarril en desuso como itinerarios recreativos, es también considerada por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como Camino Natural de Itálica, formando parte igualmente de la red de vías pecuarias de Andalucía como cordel de los Carboneros.



Camino Natural de Itálica. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

En relación con esta red de vías pecuarias, desde el cordel de Gambogaz existen diversos caminos que permiten el acceso al cordel del Alamillo cuyo trazado discurre paralelo en el tramo entre el cruce con el viaducto de la autovía Ruta de la Plata y la localidad de Santiponce.

Esta conectividad del cordel de Gambogaz no se limita sólo a otros caminos e itinerarios, sino que posibilita el acceso y conexión con algunos espacios libres de interés de la aglomeración urbana de Sevilla, conformando una parte de la red de espacios libres metropolitanos e interconectados tal y como se determina en los documentos de planificación física del ámbito. Dentro de estos espacios públicos destacan especialmente las riberas del Guadalquivir, el Parque Metropolitano de Sevilla y el Parque Agrario de Camas.



Conectividad con itinerarios y espacios libres

Espacios Libres

- 1 Parque Metropolitano
- 2 Parque Agrario Camas
- 3 Protección Guadalquivir
- 4 Parque del Alamillo

Itinerarios

- → Enlace con otros itinerarios
- Otras vías pecuarias
- A - Camino de Santiago
- B - Conexión metropolitana Camas - Plan de la Bicicleta
- C - Conexión Metropolitana Camas - Santiponce - Plan de la Bicicleta
- D - Vía Verde Camino Natural de Itálica
- E - Conexiones con la Vereda del Alamillo
- F - Corredor Verde Metropolitano

5.2.4. Recursos patrimoniales

En el entorno del itinerario del cordel de Gambogaz existen referentes patrimoniales de gran entidad, tanto de carácter natural como cultural, que suponen un aliciente para el recorrido recreativo y didáctico por el mismo.

En lo que respecta a los referentes naturales destaca especialmente **el río Guadalquivir**, un elemento estructural de primer orden en la conformación de la ciudad de Sevilla y su entorno. La presencia del Guadalquivir condicionó tanto el origen de la ciudad como su evolución histórica y determina igualmente su presente y su futuro. La naturaleza cambiante de este curso fluvial obligó en distintos momentos a la ciudad a acomodarse al río, hasta que la capacidad antrópica de intervenir en el cauce fluvial permite que se invierta esta tendencia y sea el río el que se acomode a la ciudad.

Así, las sucesivas cortas que se realizan en el curso bajo del Guadalquivir desde finales del siglo XVIII modifican el trazado del río a su paso por la ciudad y orientan el desarrollo de la misma en una búsqueda por el control de las inundaciones recurrentes. Al mismo tiempo, estas intervenciones antrópicas van marcando la relación entre la ciudad de Sevilla y el río, unas veces fomentando el acercamiento de la población y el disfrute y paseo por sus riberas y otras alejando la presencia y visibilidad del río en la ciudad y estableciendo barreras en el acceso al mismo.

La última de estas grandes intervenciones en el Guadalquivir fue la corta de la Cartuja (1982), determinante en la reorganización del espacio que recorre el cordel de Gambogaz. Por una parte, supuso una ruptura del trazado histórico de esta vía pecuaria, al quedar cortado el tramo que unía el monasterio de la Cartuja con el cortijo de Gambogaz por el paso del nuevo cauce artificial del río. Pero, por otra parte, la presencia de este brazo y de su vegetación de ribera asociada se constituye en un recurso natural de gran relevancia para el Corredor Verde Metropolitano de Sevilla.



Corta del Guadalquivir

Un segundo referente, aunque más difícil de identificar visualmente, es la **Madre Vieja del Guadalquivir**, un brazo secundario de este río que transcurría paralelo al mismo entre Santiponce y San Juan de Aznalfarache y que conectaba con el cauce principal a través de uno de los tramos del Rivera de Huelva. El cauce de la Madre Vieja fue sufriendo diversas modificaciones hasta su

desaparición, pero algunos pequeños cursos semipermanentes de agua han ocupado algunos tramos permitiendo la vegetación de ribera asociada a los mismos observar por donde podía transcurrir.



Madre vieja del Guadalquivir

En relación con el patrimonio cultural presente a lo largo del recorrido del cordel de Gambogaz se cuenta con elementos muy destacados y diversos en cuanto a entidad, tipología y época histórica, hecho que supone una oportunidad de conocer los procesos históricos más relevantes en la conformación de este espacio.

Teatro romano de Itálica: El teatro de la ciudad romana de Itálica se emplaza en el cerro de San Antonio, al este del núcleo urbano de Santiponce. Fue construido entre los siglos I a.C. y I d.C. y su uso se prolongó hasta el siglo IV a.C. debido a la falta de mantenimiento y las inundaciones del Guadalquivir. Fue excavado en la década de 1970s y restaurado durante los años ochenta, albergando en la actualidad el Festival de Teatro de Itálica.



Teatro romano de Itálica, Santiponce.

Enclave monumental de San Isidoro del Campo: El monasterio tiene su origen en un privilegio otorgado por Fernando IV a don Alonso Pérez de Guzmán en 1289. En éste se concede la jurisdicción de Santiponce y el poder de fundar un monasterio. Desde el punto de vista arquitectónico destaca la iglesia fortificada, de estilo gótico-mudéjar, en cuyos claustros y dependencias se conservan interesantes pinturas murales y sobre lienzo de los siglos XV y XVII. El monasterio fue desamortizado en 1835, iniciándose a partir de entonces una larga etapa de abandono y destrucción. Entre 1956 y 1978 estuvo ocupado por una comunidad de monjes jerónimos. En el año 2002 fue objeto de una profunda rehabilitación y en la actualidad, este enclave monumental pertenece a la Red de Espacios Culturales de Andalucía, y además de ser un espacio cultural visitable, es escenario de actividades culturales de distinta índole.



Monasterio de San Isidoro del Campo

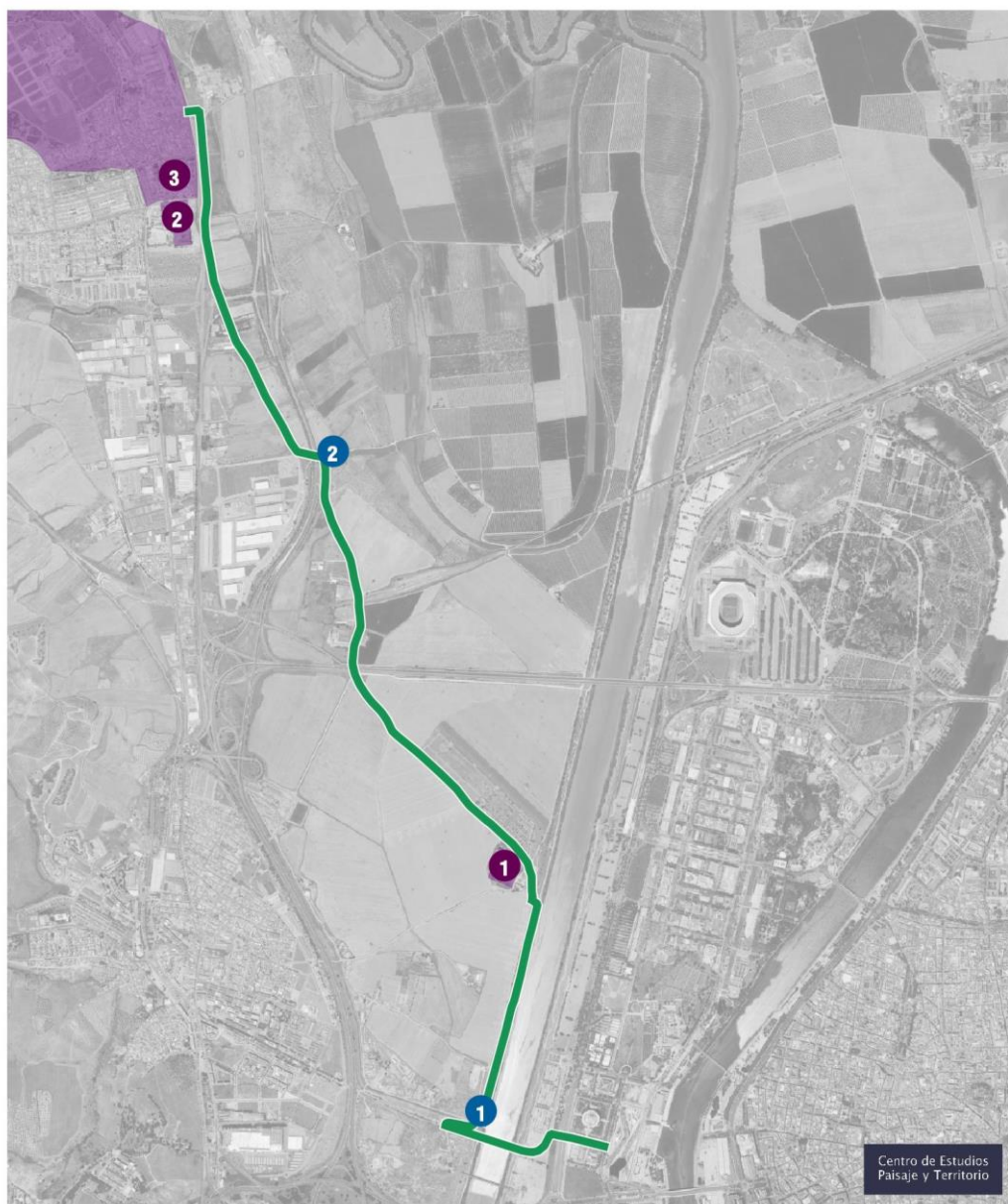
Cortijo de Gambogaz: Gambogaz es una de las mejor documentadas y más paradigmáticas explotaciones agrícolas de toda Andalucía por su significativa historia, que se remonta a la Edad Media. Fue una alquería musulmana que quedó reflejada en el Repartimiento de Sevilla, formando tras éste parte del enorme patrimonio del Cabildo de la catedral de Sevilla y pasando en el siglo XV a manos del vecino monasterio cartujo de Santa María de las Cuevas, que contaba con numerosas e importantes propiedades agrícolas. Tras la desamortización, pasó a ser propiedad de Ignacio Vázquez, configurándose en este momento la mayor parte del caserío para adaptarse a la mecanización y modernización de las labores agrícolas.



Cortijo de Gambogaz

Junto al señorío se encuentra la almazara, de la que destaca la torre de contrapeso, de planta rectangular con terminación de chapitel coronado por tres almenas.

En el cortijo se hallan restos de un torreón mudéjar con escalera perimetral cubierta por bóvedas de arista perteneciente a la alquería de época musulmana, que cuenta con la protección patrimonial como BIC. Asimismo, existen restos de un claustro de estilo mudéjar, análogo a la torre, en el patio de los naranjos. En el caserío del actual cortijo y en sus inmediaciones, existen vestigios de construcciones romanas con restos de ladrillos, sillares y cerámicas.



Recursos patrimoniales

- 1 Río Guadalquivir
- 2 Madre vieja del río Guadalquivir
- 1 Cortijo de Gambogaz
- 2 Monasterio S. Isidoro del Campo
- 3 Itálica

5.2.5. Condiciones escénicas y de visibilidad

Como se ha señalado en los apartados anteriores, el territorio por el que transcurre el cordel de Gambogaz tiene unas condiciones topográficas determinantes en relación con las condiciones de visibilidad del itinerario. En este sentido, la llanura aluvial del Guadalquivir en el fondo de valle se convierte en un espacio muy visible desde los espacios elevados próximos, como el escarpe del Aljarafe en la margen derecha del río.

Estas condiciones de visibilidad tienen un efecto de reciprocidad en la medida en que los espacios elevados y los elementos o edificaciones de mayores dimensiones del entorno resultan muy visibles desde los espacios llanos de la vega por donde transcurre el cordel de Gambogaz.

Para abordar el tratamiento de las condiciones escénicas y de visibilidad de la vía pecuaria considerada se ha analizado el grado de exposición visual del entorno, así como las características específicas del propio recorrido desde el que se obtienen vistas de elementos o referentes visuales destacados.

Indudablemente, es el relieve el primer elemento que marca las condiciones de visibilidad de este espacio, si bien es verdad que las edificaciones y otros elementos constructivos y vegetales pueden limitar el grado de exposición visual.

En relación con la exposición visual, concepto que específicamente hace referencia al número de veces que un determinado espacio resulta visible desde un conjunto de puntos de observación, se han establecido tres categorías: muy alta, alta y moderada exposición visual.

- Muy alta exposición visual: el hecho geográfico fundamental en relación con esta categoría es el escarpe del Aljarafe en la margen derecha del río. La amplitud del valle y la elevación de esta cornisa permiten obtener vistas de estas elevaciones desde gran parte del recorrido del cordel. Por lo que respecta a la margen izquierda, los elementos arbóreos de la ribera del río se convierten en los más visibles desde el recorrido, así como las edificaciones más elevadas del sector norte de la Cartuja y, en un tercer plano, la fachada urbana interior de la dársena del Guadalquivir.
- Alta exposición visual: dentro de esta categoría se incluyen aquellas edificaciones de las localidades de Camas y Santiponce más próximas a las infraestructuras viarias, así como otras edificaciones destacadas de la ciudad de Sevilla.
- Moderada exposición visual: gran parte del valle del Guadalquivir por cuyas proximidades transcurre el cordel de Gambogaz se encuentra en esta categoría, ya que si bien son espacios muy llanos la amplitud que poseen permiten estar moderadamente expuestos a la visión desde el itinerario.



Cornisa del Aljarafe

Por lo que respecta a visibilidad específica del cordel de Gambogaz, hay que señalar que, al tratarse de un trazado lineal, son las condiciones de la topografía y de la vegetación del ámbito por el que discurre la vía las que tienen una mayor incidencia en la profundidad de las vistas frontales y laterales que se pueden obtener desde la misma.

Estas condiciones de visibilidad se determinan en función de la longitud y amplitud que alcanza la vista al recorrer el itinerario, pudiéndose distinguir desde vistas abiertas o semiabiertas a vistas completamente encajadas o cerradas.

Las vistas abiertas, que se caracterizan por tener una amplitud alta o panorámica y una profundidad también elevada, se concentran en el cordel de Gambogaz en el tramo que discurre entre el cortijo del mismo nombre y el viaducto de Itálica, al atravesar por tierras de labor con una cierta extensión.



E. Abierta. Cultivos agrícolas en el entorno de Gambogaz.

Igualmente, desde el puente de la Señorita se obtienen amplias vistas del río Guadalquivir, sus márgenes y la vegetación de ribera de las mismas.



A. Abierta. Río Guadalquivir

Por otra parte, las vistas semiabiertas son las más comunes en el conjunto del recorrido, pudiendo alcanzar una longitud de visión de hasta 1,5 km. pero con una amplitud media o parcial del campo visual.

Una de estas vistas se localiza en las proximidades del cortijo de Gambogaz, donde la llanura del espacio agrario y la elevación de la cornisa del Aljarafe en el sector oeste propician la visión de esta última en el tercer plano de visión.



D. Semiabierta. Cortijo de Gambogaz y al fondo Cornisa del Aljarafe

Pasado el viaducto del ferrocarril Sevilla-Huelva, en las proximidades de la fachada este del polígono industrial Los Girasoles, se puede obtener vistas semiabiertas hacia la vega del Guadalquivir, donde los campos cultivados y las torres eléctricas toman el protagonismo.



G. Semiabierta. Hacia la vega del Guadalquivir

Continuando el recorrido, antes de atravesar el viaducto de la autovía Ruta de la Plata, se produce una encrucijada entre el propio cordel y los caminos de acceso a las fincas aledañas desde la que se puede divisar la vega del Guadalquivir y los antiguos cauces de la Madre Vieja del Guadalquivir y el Rivera de Huelva intuidos por la vegetación de ribera asociada.



H. Semiabierta. Hacia la Vega del Guadalquivir.



H. Semiabierta. La Madre Vieja

Finalmente, algunos de los tramos del recorrido presentan un campo visual lineal o cerrado donde la vista se encaja con una escasa amplitud lateral y con una profundidad media que no alcanza a la visión de un tercer plano. El tramo más representativo en este sentido se corresponde con la primera parte del recorrido, una vez cruzado el puente de la Señorita, cuando discurre por la margen derecha del Guadalquivir en dirección al cortijo de Gambogaz. Dicho encajonamiento se debe a la presencia de vegetación en los laterales del camino y a la existencia de un talud paralelo al recorrido.



B. Encajada.

En los tramos más encajados, donde las vistas laterales están ocultas, existen en ocasiones ventanas que permiten la visión de dichos espacios laterales. Es el caso de las ventanas en el tramo que discurre junto al río Guadalquivir y que son propiciadas por la existencia de elementos arbóreos de escaso porte o por la ausencia de vegetación, mostrando vistas del curso de agua y de la otra margen del río.



C. Ventana. Fachada del Guadalquivir

Asimismo, en el tramo entre el viaducto de Itálica de la SE-30 y el correspondiente al ferrocarril Sevilla-Huelva, son las edificaciones e infraestructuras existentes las que limitan la visión lateral; aunque es posible obtener algunas vistas por ventanas que se abren hacia el río o hacia la cornisa del Aljarafe.



F. Encajada. Torre de Camas

En lo que respecta a los principales hitos hay que señalar que se consideran así los puntos o elementos de atracción visual que focalizan las vistas del territorio en el que se localizan y sirven como puntos de orientación o de referencia dentro del campo visual en el que se sitúan.

Cumpliendo estas funciones, es posible identificar elementos visualmente destacados y con interés patrimonial, como es el caso en el cordel de Gambogaz del río Guadalquivir y la Madre Vieja, del cortijo de Gambogaz, del monasterio de San Isidoro del Campo o del teatro romano de Itálica (apartado 7.2.4.).

Asimismo, existen otros elementos destacados por ser referentes visuales de gran entidad en el ámbito que, al igual que en el caso anterior, son muy visibles desde distintos puntos del recorrido y se convierten en elementos de referencia y orientación cuando se recorre el cordel. Es el caso de la Torre Sevilla, la Torre Triana o el estadio olímpico de Sevilla en la margen izquierda del río o de la torre de EMASESA de Camas en la margen derecha.



1 y 2. Torre de Triana y Torre de Sevilla



3. Estadio Olímpico

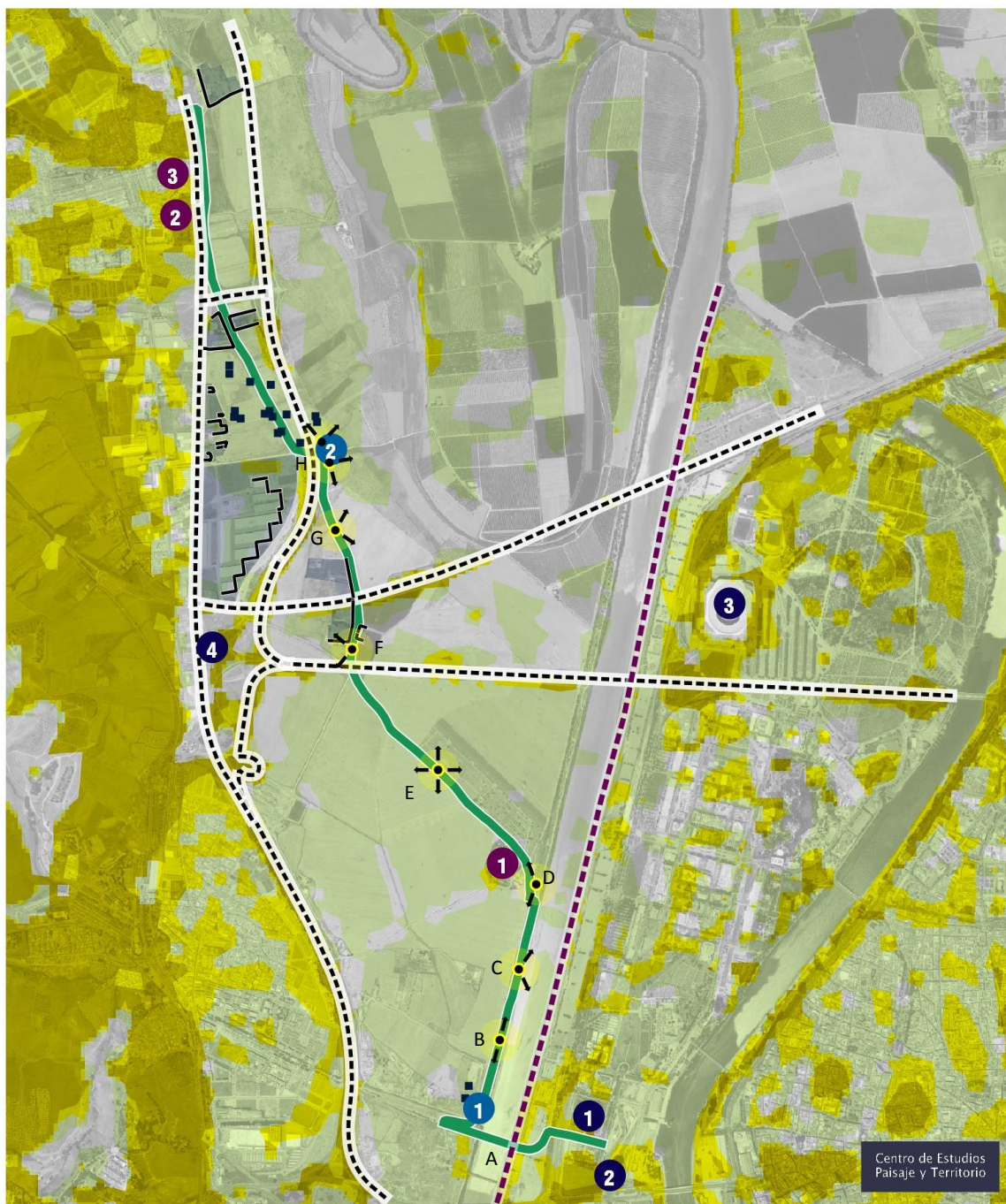


4. Torre de EMASESA, Camas

Finalmente, en el transcurso del recorrido por el cordel de Gambogaz, es posible identificar otros elementos o referentes territoriales que están presentes a lo largo del camino y que forman parte del carácter del ámbito que atraviesa, como pueden ser las infraestructuras eléctricas, las viarias y ferroviarias, las distintas edificaciones, las traseras industriales, etc.



Infraestructuras diversas en las inmediaciones del cordel de Gambogaz.



Condiciones escénicas y de visibilidad

0 500 1000 m

Grado de exposición visual

- Muy alta exposición visual
- Alta exposición visual
- Moderada exposición visual

Condiciones de visibilidad

- Abierto
- Semiabierto
- Lineal o encajado

Principales hitos visuales

- De interés patrimonial
- 1 Río Guadalquivir
 - 2 Madre vieja del río Guadalquivir
 - 1 Cortijo de Gambogaz
 - 2 Monasterio S. Isidoro del Campo
 - 3 Itálica
 - Fachada del Río Guadalquivir

Otros referentes territoriales

- Fachadas
- Torres eléctrica
- Viario / ffcc
- Usos urbanos
- 1 Torre de Triana
- 2 Torre de Sevilla
- 3 Estadio olímpico
- 4 Torre del Agua - Camas

5.2.6. Incidencias territoriales y urbanísticas

El cordel de Gambogaz, como ya se ha señalado anteriormente, forma parte del Corredor Verde Metropolitano de Sevilla, que discurre por la Aglomeración Urbana de dicha ciudad. La citada aglomeración ocupa una superficie de 4.900 Km² y está compuesta por 46 municipios, que albergan una población total de 1.535.379 habitantes (INE, 2016).

De manera general, el origen del proceso de conformación de la aglomeración metropolitana se sitúa en la década de los sesenta, cuando se aprueba para la ciudad de Sevilla el Polo de Desarrollo, que supuso un cambio en el proceso de crecimiento y urbanización de la misma, así como de las localidades próximas. La amplia superficie de suelo destinada a actividades industriales supuso un estímulo para el inicio de un proceso de metropolitanización que resultaría imparable, y que se vería reforzado con una dinamización económica intensa desde los años ochenta, y con las importantes inversiones públicas realizadas al amparo de la Exposición Universal de 1992.

Los movimientos de crecimiento expansivo que hasta entonces eran los más frecuentes, sufrieron un cambio, comenzando un crecimiento de los flujos de carácter centrífugo, y produciéndose una ralentización en el crecimiento poblacional de la ciudad central y del conjunto del área, aumentando en extensión el territorio metropolitano.

Los documentos de análisis y planificación física han ido recogiendo esta realidad espacial, incluyendo el primer documento que analiza en su conjunto la aglomeración, en 1984, un total de 18 municipios; dos años más tarde, las Bases para la Coordinación Urbanística del Área Metropolitana y en 1989 las Directrices para la Coordinación Urbanística, ampliaban el ámbito hasta incluir 20 municipios. Diez años después con la primera propuesta de Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración, se toman en consideración 22 términos municipales.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla amplía considerablemente su ámbito de actuación, abarcando un total de 46 municipios, divididos en dos coronas: la primera compuesta por los 22 que conformaban antes la aglomeración y la segunda que incluye los 24 restantes (Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía, 2009).

En este contexto territorial, donde las dinámicas y los flujos que se suceden tienen una clara vocación metropolitana, resulta de interés revisar las consideraciones que los documentos de planificación física, territoriales y urbanísticos, establecen para el cordel de Gambogaz y su entorno más próximo.

Incidencia territorial de las políticas de ordenación del territorio en relación con el cordel de Gambogaz y su entorno próximo

Desde una escala regional y subregional, a continuación, se recogen aquellos documentos de planificación que tienen incidencia en el cordel de Gambogaz y su entorno próximo.

a) Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

FIGURA DE PLANIFICACIÓN	FECHA DE APROBACIÓN	ESTADO ACTUAL
Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía	Aprobación definitiva 28 de noviembre de 2006	Vigente

Si bien el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, por su propia lógica espacial desborda, en cuanto a la concreción de sus estrategias, el elemento objeto de este trabajo, sí es posible señalar que su propio desarrollo ampara la protección de aquellos elementos que forman parte del patrimonio del territorio.

En este sentido el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, que establece el modelo territorial para la región de Andalucía, plantea para alcanzar dicho modelo un conjunto de estrategias de desarrollo territorial entre las que hay que resaltar el sistema regional de protección del territorio: prevención de riesgos, patrimonio natural, cultural y paisajístico.

Dentro del Sistema del Patrimonio Territorial se recoge como uno de los componentes “las vías pecuarias y otros caminos naturales”, siendo una directriz clara en la ordenación de los paisajes la recuperación de las vías pecuarias.

Así mismo, y dentro de los referentes territoriales del modelo, se desarrolla el concepto de dominio territorial, donde resultan prioritarias la base natural, la historia cultural del territorio, la forma de utilización de los recursos y, en general, todo el conjunto de bienes patrimoniales relativos a naturaleza, cultura y paisaje que se han ido generando a lo largo de los años.

En el relativo al Valle del Guadalquivir se destaca como línea estratégica de actuación la recuperación paisajística del mismo, concretándose, entre otras actuaciones, en la potenciación de elementos territoriales susceptibles de ser utilizados con fines de diversificación paisajística, especialmente mediante el tratamiento adecuado de infraestructuras públicas y elementos del medio natural, como las vías pecuarias.

b) Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla (POTAUS).

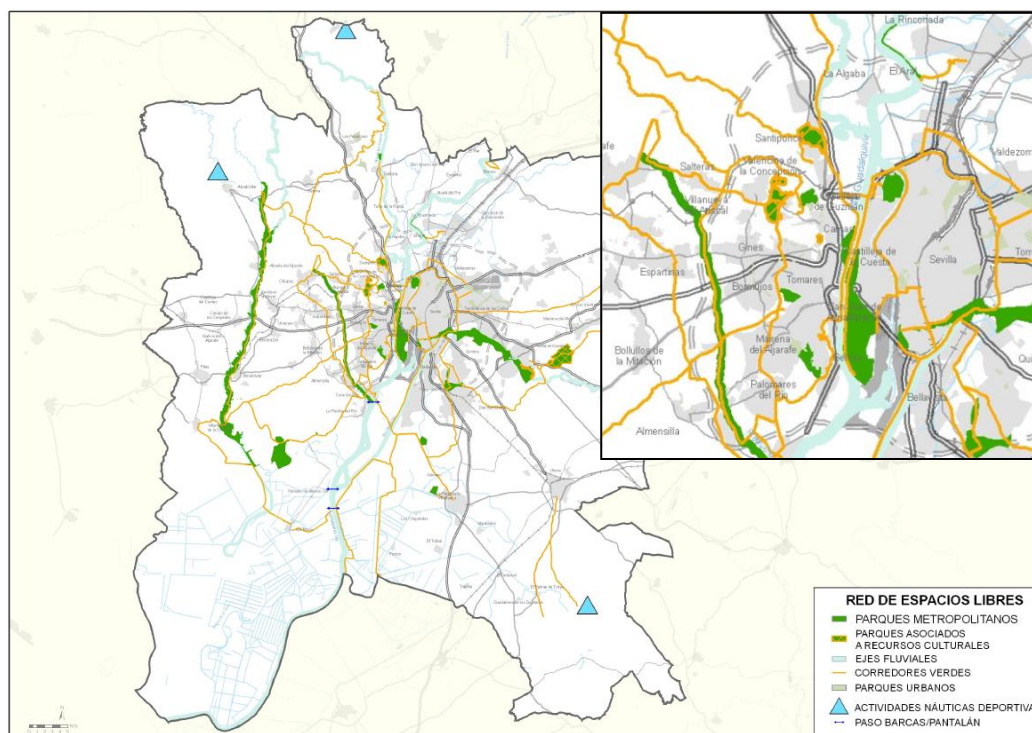
FIGURA DE PLANIFICACIÓN	FECHA DE APROBACIÓN	ESTADO ACTUAL
Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla	Aprobación definitiva 9 de junio de 2009	Vigente

El Plan subregional de la aglomeración urbana de Sevilla, fue aprobado de manera definitiva tras una compleja tramitación, el 9 de junio de 2009. En dicho plan subregional se establece como una de las líneas estratégicas la protección del espacio libre de urbanización, mediante la conservación de espacios naturales y rurales frente a la voraz urbanización. En este contexto, el

río Guadalquivir es considerado como uno de los principales espacios libres del ámbito. Igualmente, se aborda la identificación de los espacios libres que cumplan la función de parques metropolitanos creando una red interconectada mediante corredores verdes.

En la descripción de la ordenación se incluye el establecimiento de una red interconectada de espacios de uso público para el ocio y el esparcimiento e la población de la Aglomeración Urbana de Sevilla. Para ello las determinaciones se orientan hacia los siguientes objetivos:

- Para el planeamiento general, deben favorecer la localización de los parques urbanos en el sistema general de cada municipio con criterios de complementariedad con el fin de articular una red interconectada.
- A nivel metropolitano se identifican una amplia gama de espacios que por tamaño y posición cumplen funciones intermunicipales, entre los que se encuentran aquellos vinculados a la red de drenaje, dominio público, servidumbres, ... y donde el cauce vivo del Guadalquivir es protagonista de un programa específico de intervención para la regeneración ambiental de sus márgenes y el fomento del uso público.
- Se plantea la incorporación del patrimonio histórico a dicha red de espacios públicos, destacando la ciudad romana de Itálica.
- Se establece el diseño de una red de corredores verdes que aseguren la conexión no motorizada entre los espacios de la red de espacios libres, que favorezcan la percepción y disfrute de los paisajes del ámbito mediante un viario blando para ciclistas y paseantes, establecido a partir de las vías pecuarias, zonas de servidumbres, antiguos trazados de ferrocarril y caminos públicos.

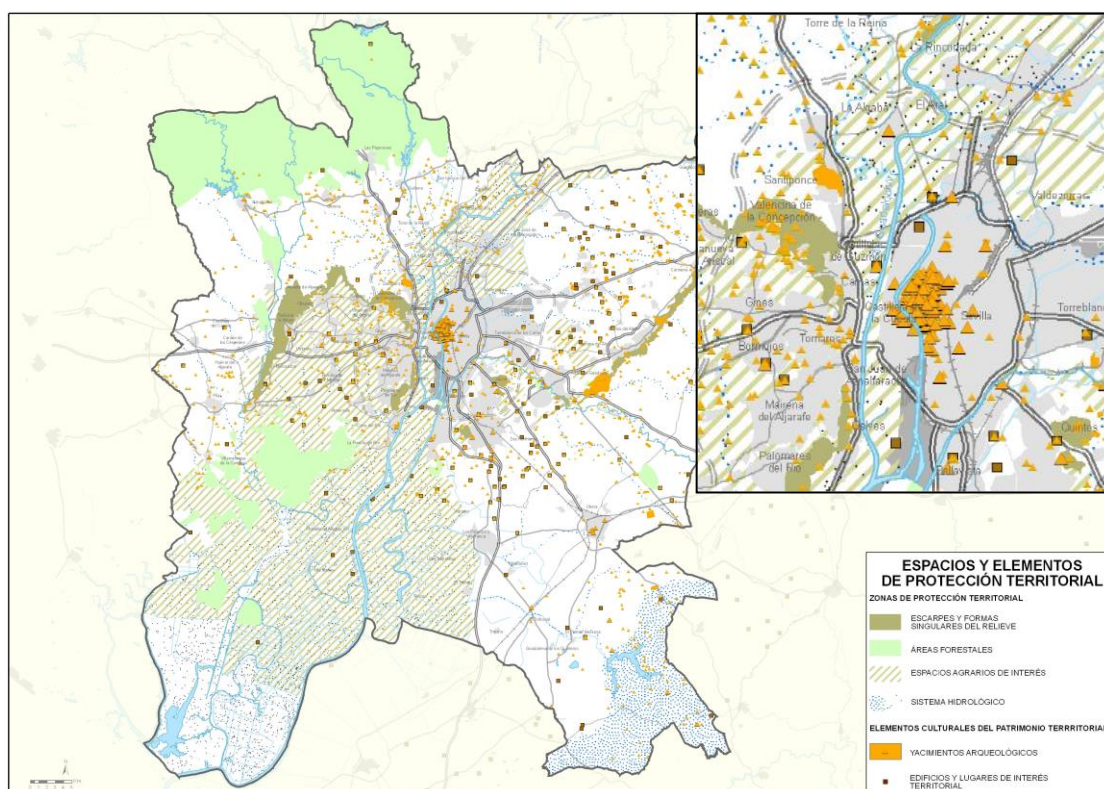


Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, 2009: Red de espacios libres.

Como otra de las líneas de ordenación del plan se establece proteger y mejorar los espacios de valor ambiental, paisajístico o cultural y reducir la incidencia de los riesgos.

En este sentido se reitera la importancia del río Guadalquivir como elemento central de la Aglomeración urbana con posibilidades de aprovechamiento para uso público, así como su llanura de inundación que por propia lógica se ha preservado de la urbanización. En la misma línea de espacios de gran relevancia ambiental se incluyen los escarpes del ámbito (Aljarafe y Alcores), así como los usos agrarios y forestales existentes y el patrimonio histórico presente.

Entre las líneas de actuación para contribuir a la protección y puesta en valor de las zonas y bienes de protección ambiental, se establece, entre otras, la reutilización de las vías pecuarias como corredores ecológicos, por lo que su protección autonómica ha de hacerse extensiva al planeamiento urbanístico, que debe incorporarlas asegurando el mantenimiento de su trazado y anchura.



Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Sevilla, 2009: Espacios y elementos de protección territorial.

c) Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla (PEPMF).

El Plan Especial de Protección del Medio Físico de la Provincia de Sevilla, define áreas de protección por sus cualidades paisajísticas, asignándoles la nomenclatura de *paisaje sobresaliente*. En el territorio próximo al cordel de Gambogaz existen dos franjas de cornisa definidas como *paisaje sobresaliente: cornisa norte del Aljarafe (PS-4)*, correspondiente a los municipios de

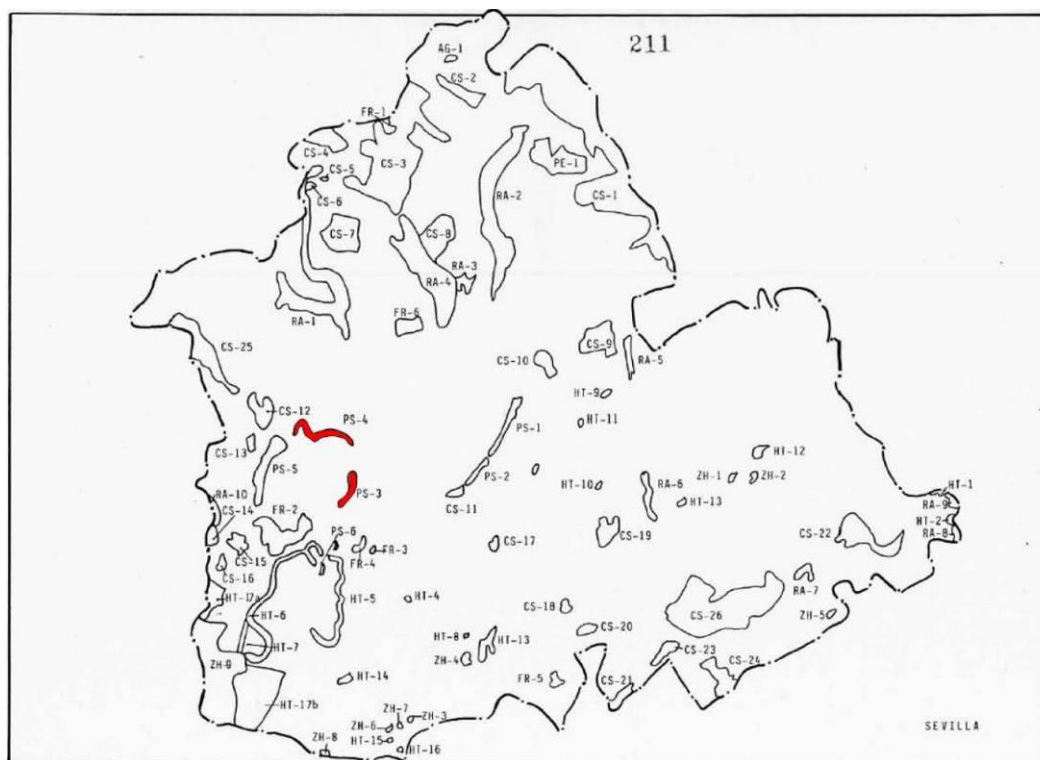
Olivares, Salteras y Valencina de la Concepción y *cornisa este del Aljarafe* (PS-3), relativa a Palomares, Gelves y San Juan de Aznalfarache.

Respecto a la normativa de ordenanzas asignada a estos paisajes, el plan define lo siguiente:

Sobre la justificación de la protección paisajística del PS-3 (cornisa este):

1. Valoración cualitativa. El valor dado por su posición dominante respecto a la Vega del Guadalquivir. Por ello su protección se justifica en base a la preservación de impactos ambientales de la propia cornisa, además de su conexión con el río Guadalquivir, y para evitar los movimientos de tierra que alteran la conservación de los suelos.
2. Problemática. Afectados por un importante proceso urbanizador que pone en peligro el tradicional uso agrícola y acelera la degradación de los valores naturales: pérdida de suelos, fauna, vegetación natural. Añadir la inexistencia de medidas legales que controlen efectivamente las presiones urbanísticas.

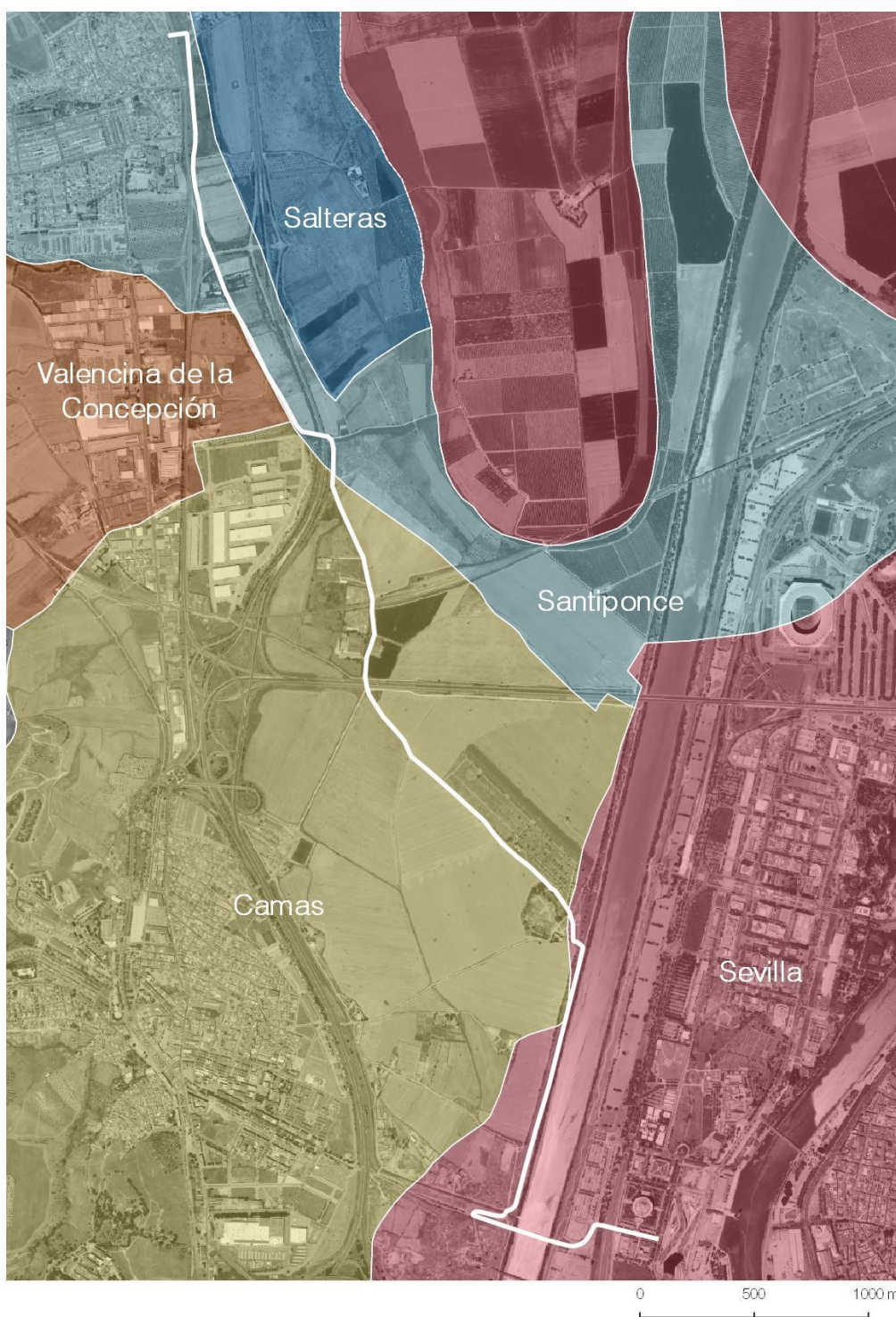
Los conceptos desarrollados en el PS-4 (cornisa norte) son semejantes, destacando el alto valor paisajístico de esta cornisa y la ausencia de determinaciones efectivas en el planeamiento local circundante, mencionando también como problemática la proliferación de actuaciones urbanísticas y parcelaciones. En esta cornisa se recomienda la conservación de suelos, la restauración hídrica y paisajística y el control de actividades extractivas.



La cornisa del Aljarafe, paisaje sobresaliente (resaltado en rojo), Plan Especial de Protección del Medio Físico de la provincia de Sevilla (1987).

Incidencia territorial de las políticas municipales de ordenación en el cordel de Gambogaz y su ámbito próximo

El cordel de Gambogaz trascurre por los municipios de Sevilla, Camas y Santiponce, por lo que se ha revisado el planeamiento urbanístico de dichos municipios con el objeto de analizar la consideración del cordel en los mismos.



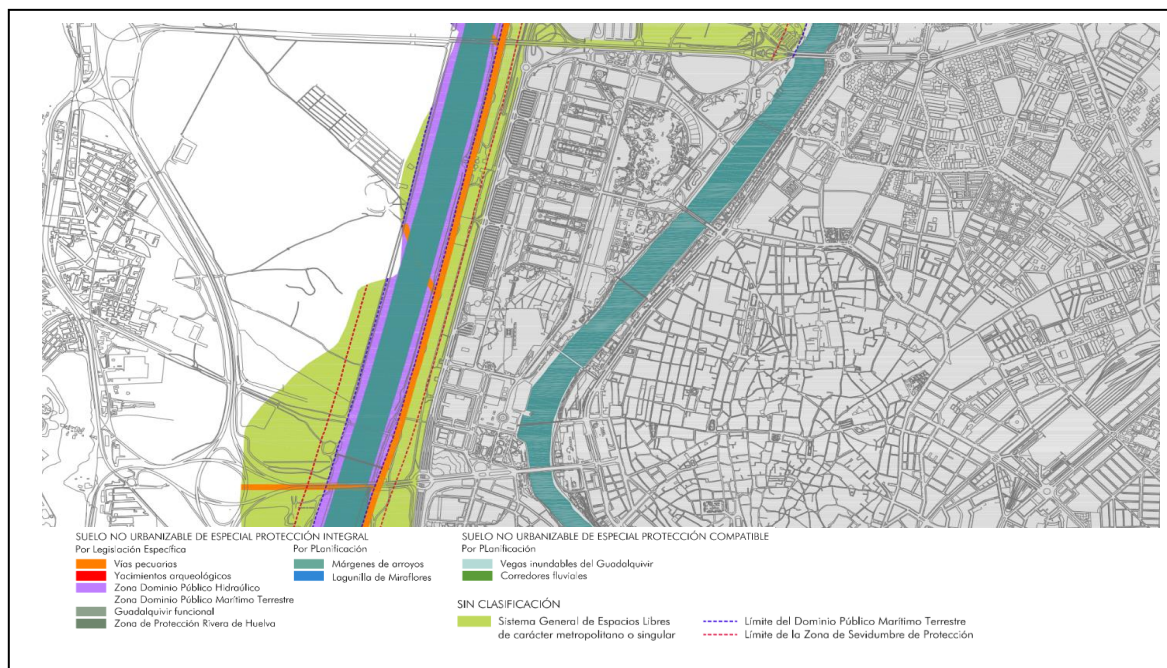
Término Municipal de Sevilla

FIGURA DE PLANEAMIENTO	FECHA DE APROBACIÓN	ESTADO ACTUAL
Plan general de ordenación urbanística	Aprobación definitiva 15 de mayo de 2007	Vigente

El acceso a la vía se realiza por la calle Juan Antonio de Vizarrón y avenida de Cádiz-Huelva, que forma parte del Suelo Urbano Consolidado de la ciudad.

Desde la citada avenida al puente de la Señorita se atraviesa por la margen izquierda del río por el Parque Metropolitano que forma parte del Sistema General de Espacios Libres del municipio de Sevilla. Este Parque tiene continuidad en la margen derecha del río poseyendo las mismas condiciones de usos del suelo.

En relación con el río, ambas márgenes tienen una zona de servidumbre de protección de 50 m. correspondientes con el límite del Dominio Público Marítimo Terrestre y en el tramo que va desde el Puente de la Señorita al Cortijo de Gambogaz, el camino discurre dentro del mismo.



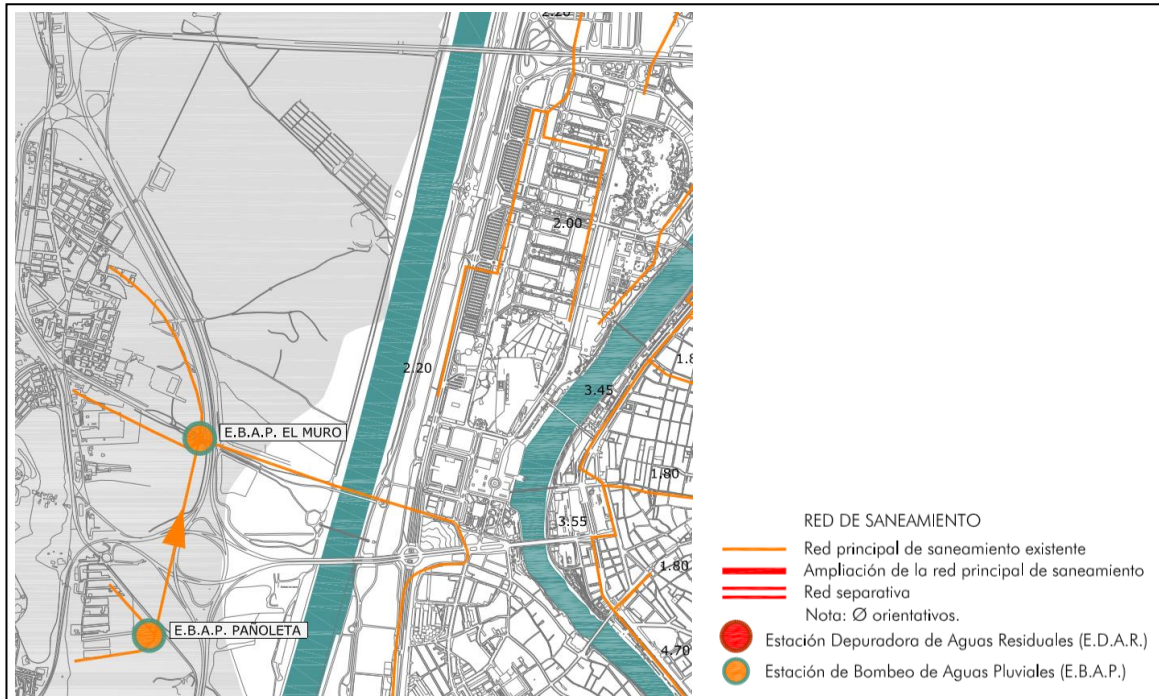
Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, 2006. Clasificación del SNU

Por lo que respecta a las afecciones derivadas de las infraestructuras básicas, para esta parte del cordel que transcurre por el término municipal de Sevilla hay que destacar las relativas a la red de saneamiento y depuración, las relacionadas con las infraestructuras de energías y residuos y las correspondientes a la red de abastecimiento.

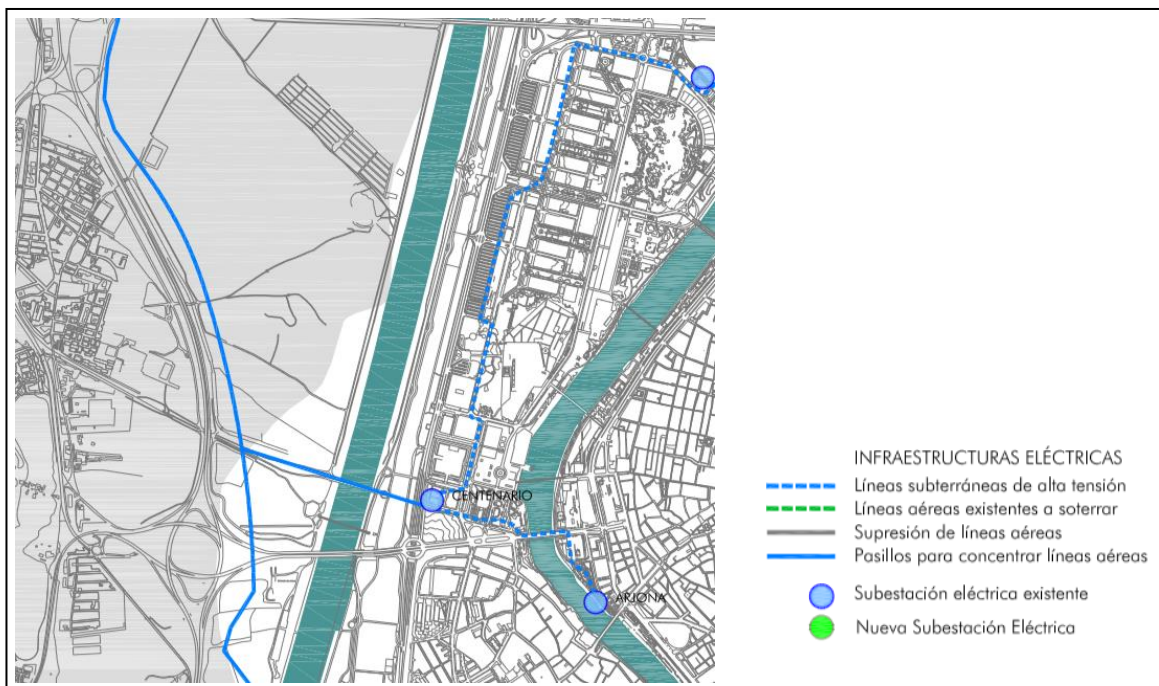
En relación con las primeras, el PGOU recoge la Estación de Bombeo de aguas pluviales (E.B.A.P.) El Muro, en la margen derecha del río una vez se cruza el puente de la señorita. Respecto a las relativas a la energía y los residuos, se establecen varios pasillos para concentrar líneas aéreas de

energía, situados de manera paralela al puente de la señorita y al tramo de la SE-30 en las inmediaciones de la localidad de Camas.

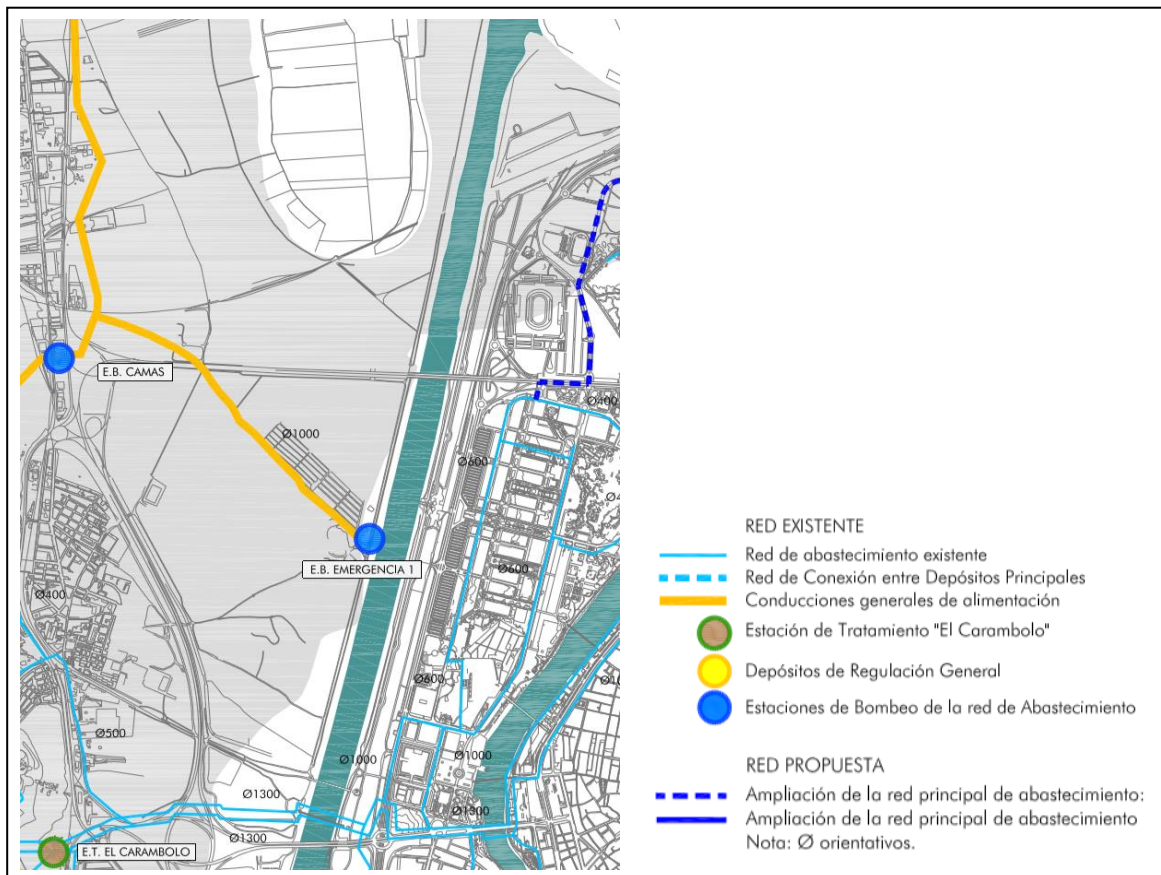
Finalmente, en relación con la red de abastecimiento de agua, en las inmediaciones del cortijo de Gambogaz, existe una estación de bombeo de la red de abastecimiento, desde donde parten conducciones generales de alimentación, que ya se sitúan en el término municipal de Camas.



Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, 2006. Infraestructuras básicas de saneamiento y depuración



Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, 2006. Infraestructuras básicas de energía y residuos



Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, 2006. Infraestructuras básicas de abastecimiento de agua

Término municipal de Camas

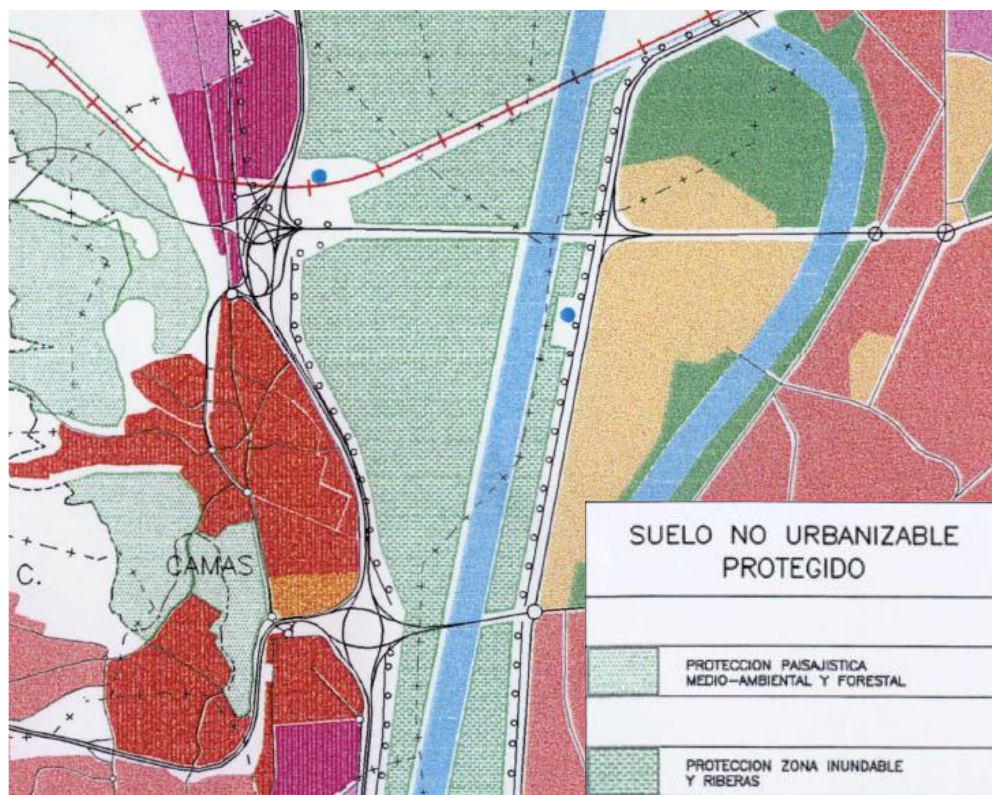
FIGURA DE PLANEAMIENTO	FECHA DE APROBACIÓN	ESTADO ACTUAL
Plan General de Ordenación Urbana	Aprobación definitiva 31 de marzo de 2000	Vigente
Texto refundido del Plan General de Ordenación Urbana	Aprobación definitiva 27 de octubre de 2000	Vigente

Plan General de Ordenación Urbana (2000)

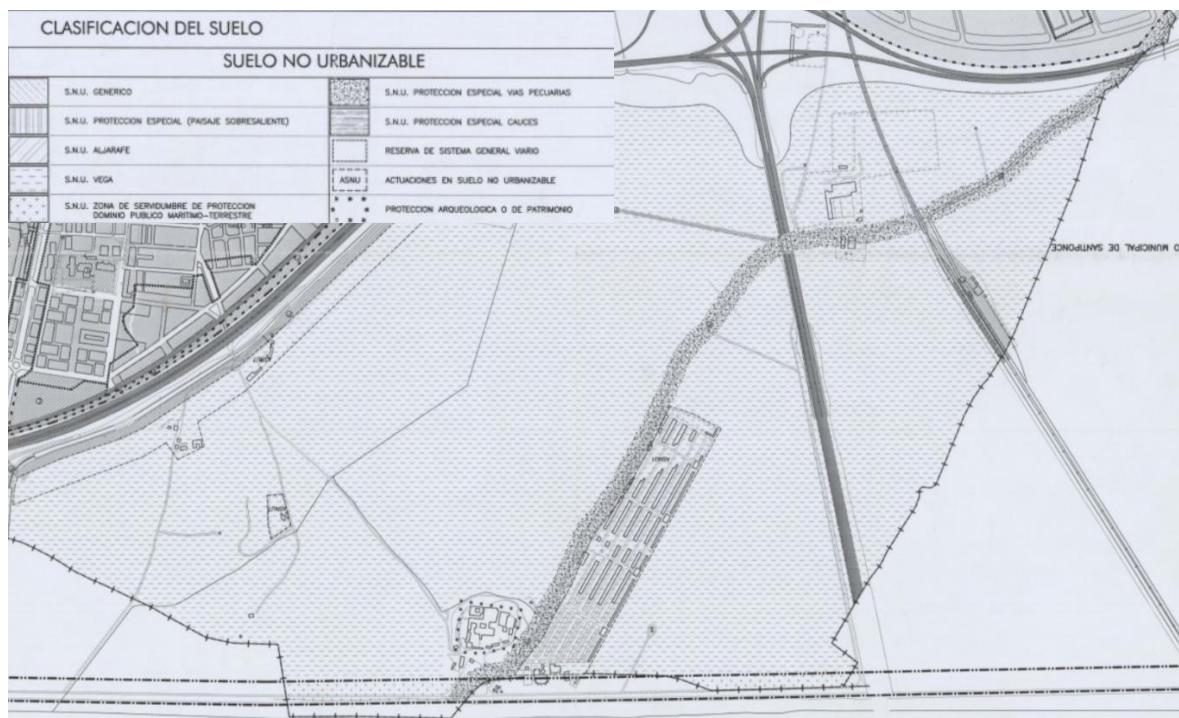
El cordel de Gambogaz transcurre por el municipio de Camas desde las inmediaciones del cortijo del mismo nombre a la SE- 30 y desde ésta a la autovía Ruta de la Plata (A-66). Este espacio es considerado en el Plan General de Ordenación Urbana de la localidad como Suelo No Urbanizable de Protección Zona Inundable y Riberas en la ordenación estructural del municipio.

Así mismo, el espacio comprendido entre la SE-30 y la Autovía Ruta de la Plata (A-66) es atravesado por la servidumbre de la vía del tren (8 metros) así como por varios usos existentes de

carácter deportivo (el club de tiro) e industrial (construcciones existentes) que tienen su acceso por el propio cordel de Gambogaz.



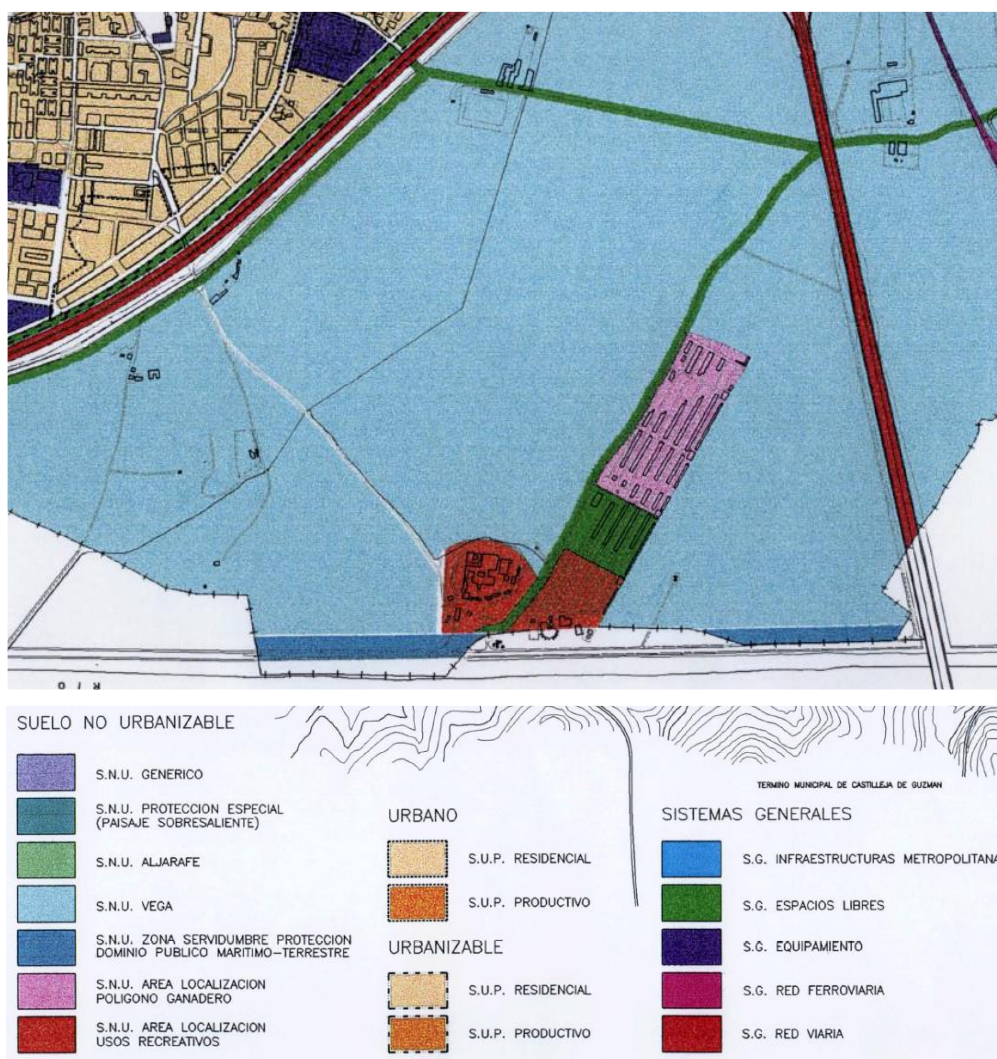
Plan General de Ordenación Urbana de Camas, 2000: Fragmento cartografía Estructura del territorio metropolitano.



Plan General de Ordenación Urbana de Camas, 2000: Fragmento cartografía Ordenación pormenorizada del Suelo No Urbanizable (SNU Vega y SNU Vía Pecuaria)

Por lo que respecta a la ordenación pormenorizada del Suelo No Urbanizable, existe una gran diversidad tipológica en dicha categoría (genérico, de protección especial -paisaje sobresaliente-, Aljarafe, Vega, zona de servidumbre de protección de dominio público marítimo terrestre, protección especial de vías pecuarias, protección especial de cauces, reservas de sistema general viario, actuaciones en SNU y protección arqueológica), existiendo una tipología expresamente relacionada con la protección especial de las vías pecuarias. Igualmente, el espacio por el que atraviesa el cordel, es considerado SNU – Vega.

En relación con las vías pecuarias, el plan reconoce la ocupación indiscriminada que las vías existentes en su término municipal han sufrido en los últimos años y propone el deslinde y amojonamiento del cordel del Alamillo (o cordel de Gambogaz), como única vía pecuaria que se puede restituir. Igualmente se establece la inclusión de las vías, tanto pecuarias como verdes, como parte del Sistema General de Espacios Libres de la localidad, por su potencial como vías de comunicación en el entorno metropolitano. Así, en la cartografía de la estructura orgánica del territorio éstas aparecen recogidas ya dentro del sistema general de espacios libres de la localidad.



Plan General de Ordenación Urbana de Camas, 2000: Fragmento cartografía Estructura orgánica del territorio.



Plan General de Ordenación Urbana de Camas, 2000: Fragmento cartografía Vías Pecuarias.

La normativa urbanística establece, en relación con el cordel del Alamillo (cordel de Gambogaz) que se mantenga su trazado íntegramente y la anchura legal de 37,50 m. Se debe proceder además a su deslinde y amojonamiento, estableciendo una protección provisional de 25 m. a cada eje hasta que esta circunstancia se produzca; igualmente se clasifica como Suelo No Urbanizable de Protección Especial y se mantiene como bien de dominio público de la Junta de Andalucía.

Por lo que respecta al Suelo No Urbanizable Vega, el Plan establece que se trata de un suelo de producción agraria en el que se ha de potenciar su carácter de espacio vacío metropolitano, sin perjuicio de albergar usos de ocio y esparcimiento con las limitaciones que la inundabilidad del mismo exige.

En este sentido recoge entre sus objetivos convertir este espacio en un parque metropolitano, manteniendo las actividades agrarias – huertos familiares, etc.- así como el desarrollo de actividades recreativas y de ocio en el entorno de la ribera de la Corta del Guadalquivir, y potenciando la imagen paisajística del Cortijo de Gambogaz como un centro local que albergara actividades recreativas relativas al campo y a la romería de El Rocío (carretas, etc.).

Por otro lado, se define una actuación en SNU ASNU 1, que se corresponde con la localización de un antiguo camping, visible en las ortofotos, pero en la actualidad desmantelado. En el Plan General de Ordenación Urbana se plantea la opción de compatibilizar dicho espacio con un picadero comunal.

Finalmente, en relación con el Cortijo de Gambogaz, éste se encuentra protegido por el Plan en relación con las edificaciones y construcciones que lo confirman bajo el nivel de protección estructural, limitando las intervenciones que alteren el orden y proporción de huecos, las fachadas, las crujías o los elementos significativos del mismo.

Finalmente, por lo que respecta a otras afecciones sectoriales, hay que destacar las relativas a la zona de servidumbre del Dominio Público Marítimo Terrestre en las inmediaciones del río a su paso por el término municipal de Camas, y las infraestructuras de la red de energía eléctrica situadas al este de la autovía Ruta de la Plata (A-66) y al oeste del cordel en su recorrido hacia la localidad Santiponce.



Término municipal de Santiponce

FIGURA DE PLANEAMIENTO			FECHA DE APROBACIÓN	ESTADO ACTUAL
Revisión Municipales	Normas Subsidiarias		Aprobación definitiva 31 de marzo de 1993	Vigente
Procedimiento Parcial a la Ley Urbanística	de Adaptación a la Ley de Ordenación Urbanística		10 de noviembre de 2008	Vigente

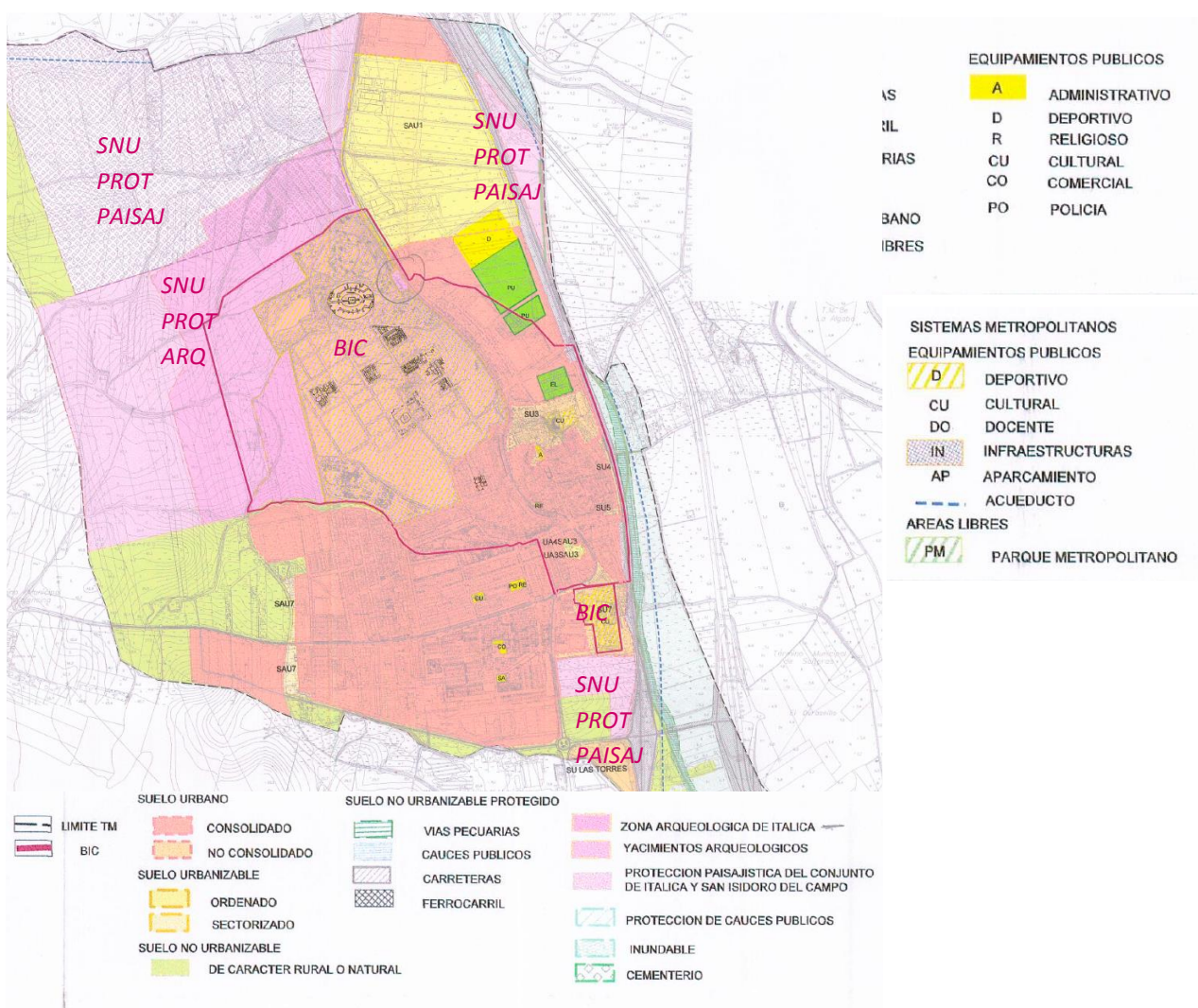
El municipio de Santiponce se encuentra regulado por unas normas subsidiarias que fueron aprobadas definitivamente en 1986, revisadas en 1993 y con una adaptación parcial a la Ley de Ordenación Urbanística de Andalucía realizada en 2008.

El cordel de Gambogaz se encuentra clasificado como Suelo No Urbanizable Protegido como vía pecuaria, estableciéndose una zona de protección provisional de 20 m. a cada lado de la vía hasta su deslinde definitivo.

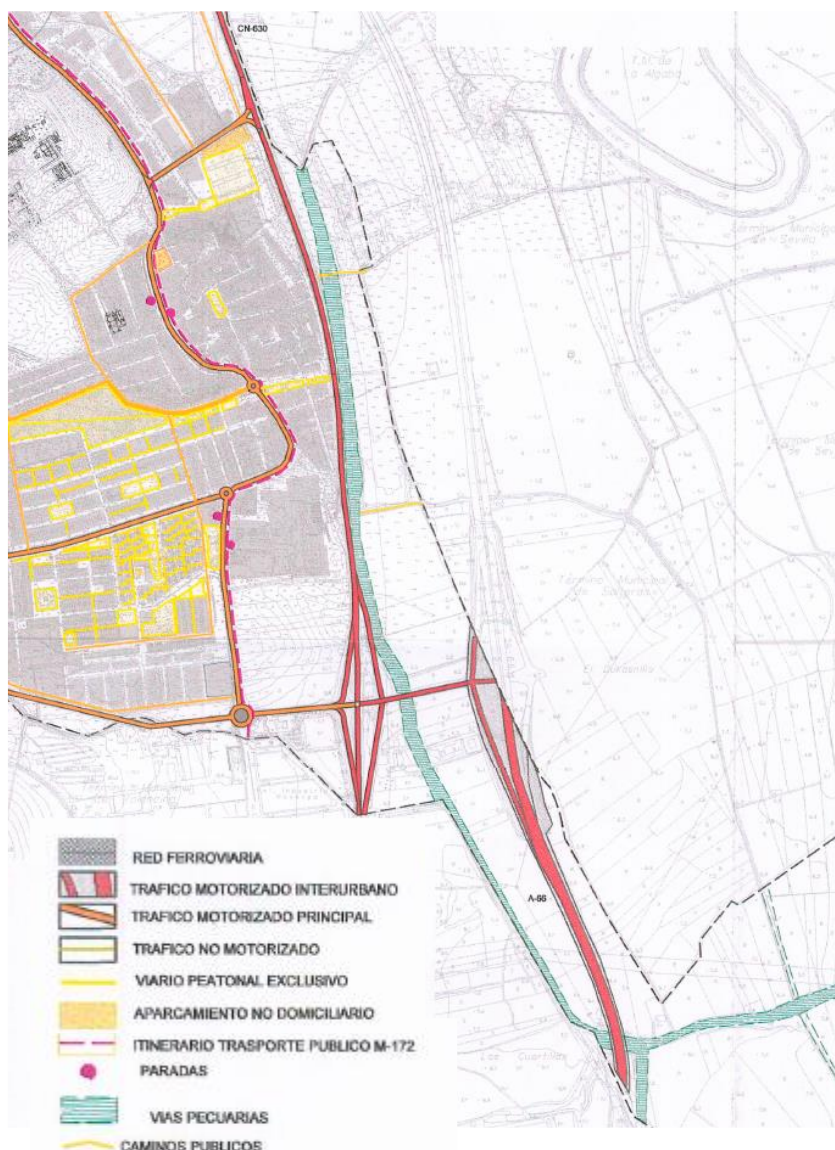
Hay que destacar, que la margen este de la vía se encuentra en Suelo No Urbanizable Protegido Inundable, mientras que la margen oeste, correspondiente con el entorno del nodo de conexión de las infraestructuras N-630 y A-66 es considerada como Suelo No Urbanizable de carácter rural.

En ambos márgenes se han localizado usos de carácter terciario (edificación hostelera “Mi Ranchito”) y agroindustrial, que se producen en el encuentro con el nodo de conexión de infraestructuras antes reseñado.

La vía pecuaria aparece cortada en dicho punto por el viario rodado, tal y como recoge el documento de Planeamiento de Adaptación Parcial de 2008.



Planeamiento de Adaptación Parcial a la LOUA de Santiponce, 2008: Ordenación del Territorio Municipal.



Planeamiento de Adaptación Parcial a la LOUA de Santiponce, 2008: Tráfico, aparcamiento y transporte público

Por otro lado, en relación con la protección patrimonial, la ordenación estructural del municipio recoge los Bienes de Interés Cultural (BIC) existentes en la localidad, como son el yacimiento arqueológico de Itálica y el monasterio de San Isidoro del Campo, incluyendo un régimen de Suelo No Urbanizable de protección paisajística entorno San Isidoro y entorno de Itálica. Las Normas Subsidiarias definen dos Planes Especiales para la ordenación del entorno de dichos bienes: el Plan Especial Área Arqueológica de Itálica (Art. 68 pp15 Texto refundido PAP NNSS) y el PE de Área Arqueológica de San Isidoro del Campo (Art. 70-71).

Finalmente, se puede concluir señalando que la planificación física del ámbito metropolitano por el que discurre el cordel de Gambogaz no han tenido una visión de conjunto para el mismo, pero han permitido la pervivencia de suelos no urbanizables a los que se les ha asignado un grado de protección en razón de sus valores ambientales, patrimoniales y paisajísticos. Estas áreas

protegidas suponen unos espacios de oportunidad para garantizar la integridad del carácter del paisaje del cordel.



Delimitación de los PE Área Arqueológica de Itálica y PE de Área Arqueológica de San Isidoro del Campo

El devenir de estos suelos ha sido diferente en cada municipio. En el caso de Santiponce, existía una continuidad espacial entre el campo de Tejada y la vega de Sevilla pasando por el conjunto de Itálica. Esa continuidad desapareció con las modificaciones de planeamiento que se realizaron en 1993 y que hoy generan una gran franja discontinua entre el conjunto de Itálica y la vega.

En Camas también se ha protegido una importante bolsa de suelo debido a la consideración de paisaje sobresaliente. Estas áreas, aun no estando unidas, están engarzadas a otros suelos no urbanizables y espacios libres, generando una importante continuidad espacial.

En Sevilla no se ha llegado a explicitar ningún grado de protección para el paisaje, pero sí un territorio con valores naturales protegibles que garantizan la continuidad del paisaje en las márgenes del río Guadalquivir.

5.3. Diagnóstico del cordel de Gambogaz

El diagnóstico en relación con los recursos paisajísticos del cordel de Gambogaz se centra en la identificación de manera sintética de los principales valores y conflictos que se observan en el ámbito de estudio, especialmente aquellos relacionados con el itinerario de la vía pecuaria.

5.3.1. Potencialidades y recursos

En relación con los recursos y potencialidades, se han identificado tanto los principales valores paisajísticos del propio ámbito como aquellas circunstancias y elementos que contribuyen de manera significativa a una mejor calidad paisajística del territorio por el que transcurre el cordel de Gambogaz. A continuación, se relacionan las principales potencialidades identificadas:

- El itinerario permite el acceso a un ámbito estratégico desde el punto de vista territorial, donde es posible acceder a espacios con valores ambientales y paisajísticos como el río Guadalquivir y su vega y la cornisa del Aljarafe.
- Las condiciones escénicas del itinerario favorecen el establecimiento de vistas de conjunto sobre el sector noroccidental de la aglomeración urbana de Sevilla, así como una gran variedad de situaciones a medida que se recorre el camino: campos visuales abiertos o semiabiertos, ventanas hacia espacios sobresalientes, vistas de gran amplitud, ...
- Existen relevantes manifestaciones patrimoniales asociadas al itinerario que debido a su emplazamiento y entidad se convierten en importantes hitos paisajísticos del recorrido: cortijo de Gambogaz, monasterio de San Isidoro del Campo, Itálica.
- El cordel de Gambogaz forma parte de la red de vías pecuarias existentes en la provincia, muchas de ellas recuperadas para el uso recreativo y público, por lo que se articula una red de itinerarios relacionados con el uso y disfrute social. Esta red está conectada con otros itinerarios verdes que permiten el recorrido, tanto peatonal como ciclista, de manera continua por el ámbito.
- La conectividad del cordel no sólo se establece con otros itinerarios de interés, sino que además conecta con espacios libres del ámbito metropolitano, contribuyendo a la consolidación de la red de espacios libres, metropolitanos y municipales, recogidos en la planificación física del territorio.
- La importancia del emplazamiento junto al eje vertebrador de la aglomeración urbana de Sevilla, como es el río Guadalquivir, así como la compleja herencia histórica de este territorio (Ruta de la Plata, trashumancia, restos arqueológicos, ...) confieren a este espacio y a itinerario del cordel de Gambogaz una gran potencialidad para poner en valor esta riqueza territorial y paisajística existente.



Vistas sobresalientes del río Guadalquivir



Vistas laterales hacia los espacios elevados de la cornisa del Aljarafe



Vista del cortijo de Gambogaz, cuya torre posee protección patrimonial



Zona de sombra en el cordel de Gambogaz que favorece la contemplación del monasterio de San Isidoro

5.3.2. Conflictos y amenazas

Por lo que respecta a las circunstancias que se pueden identificar como conflictivas o degradantes para la calidad paisajística del cordel analizado, se pueden señalar las siguientes:

- El uso recreativo y peatonal para el que se conciben las vías pecuarias en la actualidad no siempre se puede desarrollar dadas las condiciones en las que se encuentran algunos tramos del viario, con un firme inadecuado para el tránsito en bicicleta o de manera peatonal.
- La ausencia de vegetación de porte arbóreo en la mayor parte de los tramos del recorrido, así como las escasas zonas de sombra que permitan la estancia y el descanso.
- La compatibilidad de usos, tanto de carácter recreativo como de itinerario de acceso a instalaciones próximas, resulta difícil cuando estas últimas se realizan con vehículos motorizados de gran envergadura, existiendo tramos y puntos de cierta peligrosidad por la confluencia de tramos peatonales y rodados.
- Estos usos identificados requieren la existencia de una señalización clara en los accesos y cruces con otras vías que extreme las condiciones de seguridad en el tránsito y evite puntos de peligro. A este déficit de señalética reglada para el tráfico rodado se suma la escasez de elementos de identificación que orienten al usuario respecto al itinerario a seguir, así como otros de carácter divulgativo que aporten una información de interés sobre los elementos territoriales próximos.
- La alta incidencia visual de numerosas infraestructuras, tanto viarias y ferroviarias como relacionadas con la red eléctrica, que tienen una gran presencia a lo largo del recorrido. Igualmente, existen diversas traseras de polígonos industriales cercanos, así como edificaciones y construcciones de actividades terciarias con escasa integración paisajística. Asimismo, es posible encontrar en las proximidades del cordel algunas edificaciones que se encuentran en estado ruinoso y muy degradadas.



Vehículos de gran tonelaje transitando por el cordel



Cruce sin indicaciones



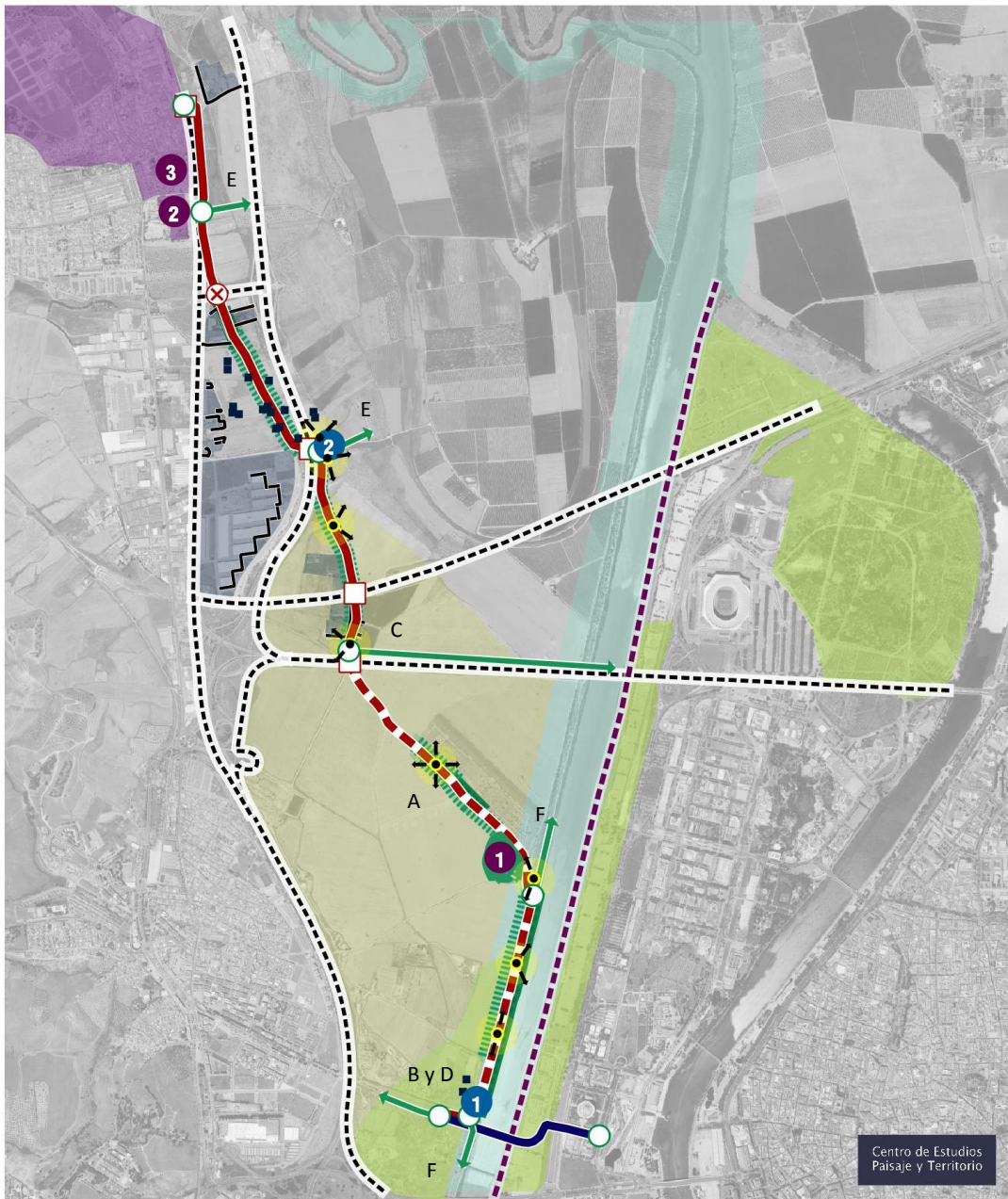
Firme en mal estado en un tramo del cordel



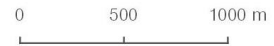
Acumulación de infraestructuras eléctricas y otros elementos disonantes



Construcciones abandonadas



Diagnóstico



Conectividad con itinerarios y espacios libres

Espacios Libres

- 1 Parque Metropolitano
- 2 Parque Agrario Camas
- 3 Protección Guadalquivir
- 4 Parque del Alamillo

Itinerarios

- → Enlace con otros itinerarios
- A - Camino de Santiago
- B - Conexión metropolitana Camas - Plan de la Bicicleta
- C - Conexión Metropolitana Camas - Santiponce - Plan de la Bicicleta
- D - Vía Verde Camino Natural de Itálica
- E - Conexiones con la Vereda del Alamillo
- F - Corredor Verde Metropolitano

Estado del firme y vegetación

Condiciones de la vía

- ▬▬▬ Firme en mal estado
- ▬▬▬ Compartido con vehículo motor
- ▬▬▬ Urbano con carril bici y acerado
- Paso bajo puente
- ⊗ Intersección peligrosa

Vegetación asociada

- Área arbolada
- ▬ Arbolado lineal
- ▨ Principalmente arbustiva

Condiciones escénicas y de visibilidad

Condiciones de visibilidad

- +— Abierto
- Semiabierto
- Lineal o encajado

Principales hitos visuales

- De interés patrimonial
- 1 Río Guadalquivir
 - 2 Madre vieja del río Guadalquivir
 - 1 Cortijo de Gambogaz
 - 2 Monasterio S. Isidoro del Campo
 - 3 Itálica
 - ▬▬▬ Fachada del Río Guadalquivir

Otros referentes territoriales

- ▬ Fachadas
- ▬▬▬ Viario / ffcc
- Torres eléctricas
- Usos urbanos
- 1 Torre de Triana
- 2 Torre de Sevilla
- 3 Estadio olímpico
- 4 Torre del Agua - Camas

5.4. Criterios para la cualificación paisajística del itinerario

Como criterios para la cualificación paisajística del itinerario se contemplan un conjunto de ideas que pueden ser consideradas para la articulación de actuaciones concretas, vinculadas, tanto a la mejora de las condiciones de estancia de la propia vía pecuaria, como al fomento del acceso y la comprensión de los paisajes que esta recorre. Estas se agrupan en tres grandes categorías y a su vez se subdividen en objetivos dentro de cada una de ellas, que se articulan en una serie de fichas en las que se indican los posibles lugares posibles de actuación, los criterios específicos y una serie de proyectos de referencia que pretenden ejemplificar diferentes intervenciones en contextos similares. Las categorías de criterios y los objetivos son los siguientes:

A. Tratamiento de la vía y su señalización

A.1 Mejorar las condiciones de la vía: firme, puntos críticos y tramos compartidos con vehículos de motor

A.2 Estrategia de señalética. Accesos, tramos, enlace con otras vías, espacios de interés y puntos peligrosos.

B. Cualificación ambiental del recorrido

B.1 Generar áreas de sombra a lo largo del recorrido y de minimización de ciertos frentes tensionados por las urbanizaciones.

B.2 Proveer zonas de estancia y de pequeño equipamiento asociado (bancos, fuentes, papeleras) en lugares estratégicos.

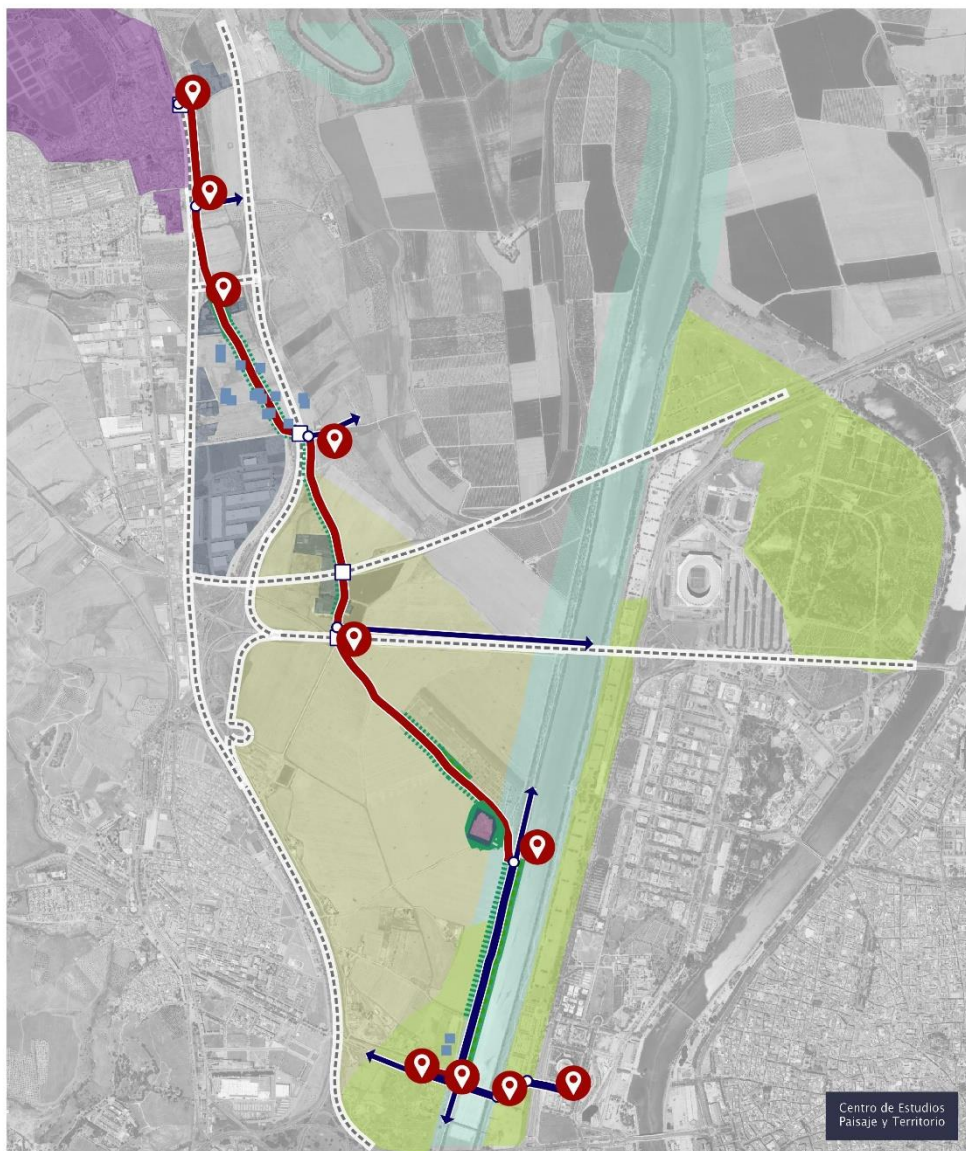
C. Divulgación e integración paisajística

C.1 Adecuar puntos con especiales cualidades visuales e integrar dispositivos de divulgación de los recursos patrimoniales y de los paisajes asociados.

C.2 Integrar infraestructuras y otros impactos negativos: acciones artísticas y de tratamiento vegetal.

A. TRATAMIENTO DE LA VÍA Y DE SU SEÑALIZACIÓN

El buen estado de la vía y una adecuada señalización suponen elementos básicos para garantizar la realización del recorrido en unas condiciones apropiadas de comodidad y seguridad, permitiendo que el viandante o ciclista pueda disfrutar de la experiencia sensorial de forma plena. Dos aspectos son esenciales a tener en cuenta: por una parte, que el firme sea estable y libre de obstáculos, garantizando una efectiva separación con flujos de vehículos motorizados que comparten parte de los tramos. Por otra, que la señalización sea clara y sirva de orientación en todo el itinerario, indicando los accesos a la vía, enlaces con otros recorridos, puntos críticos con respecto a la seguridad (cruces, puentes, etc.) así como elementos de interés cultural o ambiental.



Tratamiento de la vía y su señalización

Adecuación del firme

— Adecuación al tránsito peatonal y ciclista

Señalización

● Puntos de señalización

➔ Enlace con otros itinerarios



Centro de Estudios Paisaje y Territorio

A.1. Adecuación del firme y separación de flujos

La adecuación del pavimento al carácter del espacio que se atraviesa influye en la experiencia del recorrido al ser el soporte básico por el que peatones y ciclistas transitan, descansan y contemplan el paisaje. Los primeros tramos hasta el viaducto de la SE-30 atraviesan espacios de carácter natural – agrario y requieren actuaciones más puntuales.

El resto del recorrido hasta Santiponce, va adquiriendo un carácter más urbano que admite un mayor diseño de la sección transversal y los materiales empleados para garantizar las dimensiones mínimas de paso de los diferentes usuarios en condiciones de comodidad y seguridad y un ambiente agradable para el tránsito.





MATERIALES Y TEXTURAS

La elección del material y la textura debe adecuarse al carácter y al tipo de usuario más habitual que realiza el recorrido. Caminos de tierra pueden combinarse con materiales como el hormigón, los cantos rodados o la madera en zonas singulares o de carácter más urbano.

COLORES Y COMPOSICIÓN

El color y forma son atributos sensoriales de gran expresividad, pudiendo aprovecharse estas cualidades en el plano del suelo para enfatizar ciertos tramos y áreas de estancia ya que pueden transformar la escena con pocos recursos.

SEPARACIÓN DE FLUJOS

Los elementos de separación de flujos pueden ser muy diferentes. Además de su principal cometido de protección al peatón y ciclista, pueden cualificar el ambiente de determinados tramos, especialmente cuando integramos vegetación, que aporta sombra y frescor.

El firme, además de deber garantizar el soporte estable para la circulación, puede configurarse como un elemento que aporte cualidades a la experiencia del paseo a través del empleo de diferentes materiales de poco coste que, al mismo tiempo que durables en el tiempo, ofrezcan distintas texturas y tratamientos cromáticos que singularicen ciertos tramos o puntos determinados.

Conviene que el material mayoritario responda al mínimo mantenimiento e impacto ambiental, contribuyendo además a la identificación de la vía como un elemento unitario por parte de los usuarios. Caminos de tierra y zahorra pueden incluir en algunos puntos el uso de otros materiales como la madera, el chino lavado, el hormigón impreso, la piedra, etc.,

El color y la textura, el diseño de la forma y la disposición, pueden singularizar espacios en determinados lugares como las zonas de estancia. Esta estrategia también es eficaz para separar los flujos de los diferentes usuarios, especialmente en aquellos tramos en los que ya existe una servidumbre de paso de vehículos motorizados, reforzando la función comunicativa de otro tipo de señalización viaria.

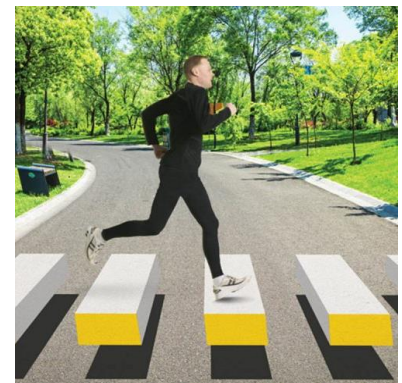
En estos casos, el uso de tratamientos diferentes y elementos separadores ayudan a reforzar la estrategia de señalización. En zonas de carácter más natural / rural, pueden dominar materiales de tierra, zahorra o gravilla con ciertos aditivos, mientras que en zonas de carácter más urbano, pavimentos más durables y resistentes al paso de vehículos.

A.2. Señalización y orientación

La señalización también es una de las actuaciones más importantes dentro de la adecuación del itinerario ya que ésta debe orientar al usuario garantizando la seguridad, la comodidad y la información durante todo el recorrido y puede aportar una identidad propia a la vía que permita la comprensión del itinerario completo de forma unitaria.

La estrategia de señalética debe partir de una disposición y diseño clara y visible, especialmente en los accesos desde Sevilla y desde Santiponce, los cruces con otras vías pecuarias o itinerarios verdes y los espacios singulares: recursos patrimoniales, zonas de descanso y puntos peligrosos como los cruces con viario rodado.





ACCESOS Y ENLACES

La intervención en materia de señalética puede ir más allá de la mera orientación al viandante en los accesos y bifurcaciones, aportando información de carácter cualitativo. Es adecuado buscar una imagen común que permita singularizar la vía por la que nos movemos del resto de caminos cercanos.

HITOS Y REFERENTES VISUALES

La señalética puede ayudar a la ciudadanía a identificar los referentes visuales que tienen especial interés patrimonial y a reconocer mejor el territorio por el que se discurre. En estos puntos y recorridos, además de información básica se pueden incluir mensajes de tipo histórico, citas literarias o expresiones artísticas que enriquezcan el mensaje.

PLANO HORIZONTAL

La estrategia comunicativa no tiene por qué limitarse a la señalética vertical. Mensajes visuales en el plano horizontal ayudan de forma discreta o llamativa en algunos puntos, a reforzar la comunicación con el usuario haciendo más atractivo y dinámico el recorrido.

Es deseable obtener una imagen unitaria en la estrategia de señalética utilizada, por lo que debe trabajarse en conjunto y en relación con los elementos del mobiliario a fin de evitar la desorientación.

La relación con las características del entorno en cada tramo también es importante para garantizar la integración de los distintos elementos. Por ello, se puede considerar la especificidad de cada tramo en el itinerario dentro de una misma lógica proyectual.

En este sentido la elección de los materiales y la disposición puede adecuarse a los colores y texturas de zonas más naturales-rurales. Asimismo es interesante enfatizar su presencia cuando aparecen usos urbanos e infraestructuras.

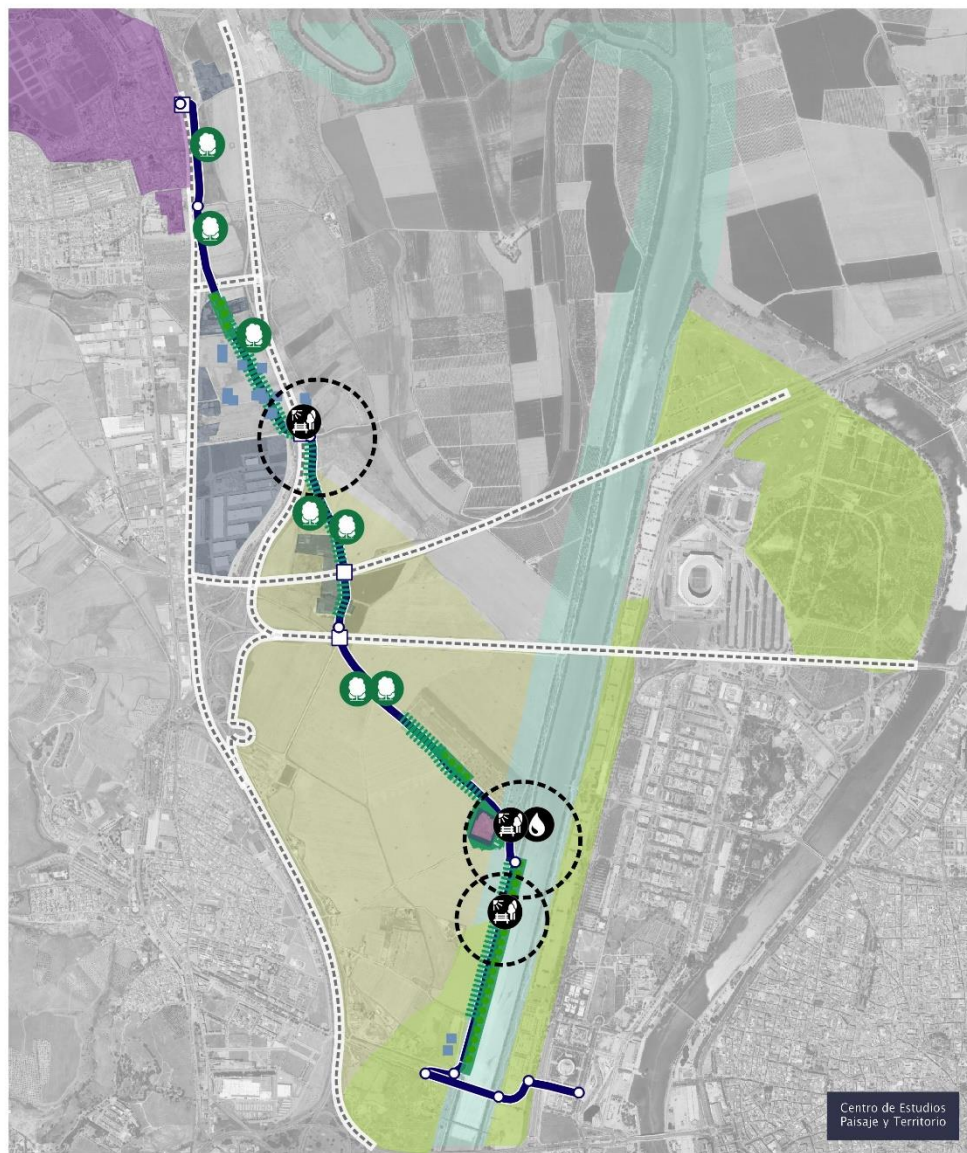
En este caso, es necesario una estrategia que permita diferenciar la señalética de la vía con respecto al resto de elementos informativos que se encuentran próximos, evitando que se genere un efecto de desorden general.

Para ello, se recomienda la simplicidad en las formas y la claridad del mensaje para no interferir en la atención del usuario sobre el entorno visual, cuidando la modulación de los elementos estructurales y su resistencia y durabilidad.

El uso de pictogramas, mapas y diagramas garantiza un entendimiento visual y universal del mensaje ayudando a su fácil identificación por parte de todos los usuarios.

B. CUALIFICACIÓN AMBIENTAL DEL RECORRIDO

La vegetación que acompaña a la vía y la presencia de un pequeño equipamiento que la acompañe, son dos de los elementos que más contribuyen a generar unas condiciones de confort en el itinerario y al mismo tiempo, que puedan existir diferentes actividades complementarias asociadas al propio recorrido, conciliando los diferentes ritmos. La cualificación de los márgenes con especies autóctonas que han ido desapareciendo por las actividades antrópicas puede fomentar además la integración de la vía pecuaria en el contexto paisajístico con una mejor adaptación a las exigencias de las especies y poco mantenimiento.



Cualificación ambiental del recorrido

Vegetación y áreas de sombra

Integración de arbolado y áreas vegetales

Vegetación existente

Vegetación de rívera

Vegetación arbustiva

Áreas de estancia y pequeño equipamiento

Área de estancia

Fuente

0 500 1000 m

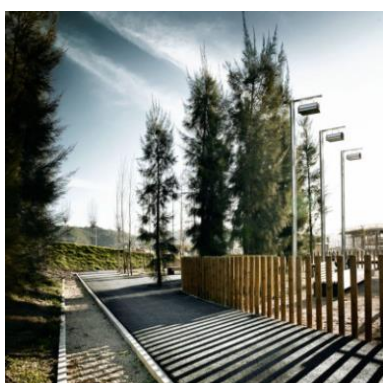
Centro de Estudios Paisaje y Territorio

B.1. Vegetación y áreas de sombra

Una adecuada disposición de la vegetación en los márgenes del viario y en áreas de estancia no sólo aporta calidad visual cambiante a lo largo del año sino que también acerca la escala al ciudadano ya que ofrece protección y acompañamiento, proporcionando sombra y una transición con las infraestructuras y usos que se encuentran a lo largo del recorrido.

Incorporar nuevo arbolado y vegetación arbustiva en tramos poco vegetados permitiría dar continuidad a la vegetación existente en el tramo paralelo al Guadalquivir, el Cortijo de Gambogaz y algunas lindes de edificaciones. Ello mejoraría sustancialmente las condiciones del tránsito y al mismo tiempo cualificaría la imagen de la vía cuando es vista desde el exterior.





ARBOLADO LINEAL

El arbolado lineal que acompaña al viario es la disposición de vegetación más habitual y enfatiza longitudinalmente el recorrido proporcionando pequeñas zonas de sombra a lo largo del camino, siendo en algunos casos protagonista de la escena.

MASAS Y ÁREAS VEGETALES

Superficies de mayor tamaño en el entorno de elementos singulares como el cortijo o en puntos de confluencia con otros caminos pueden ser cubiertas con especies tapizantes, arbustivas y de arbolado ya que mejoran las condiciones ambientales y la imagen del espacio en el que se insertan.

OTROS ELEMENTOS

También se pueden crear áreas de sombra utilizando elementos artificiales como las pérgolas o naturales como láminas de agua que pueden mejorar la sensación térmica e integrarse en áreas de descanso del recorrido.

El arbolado y la vegetación arbustiva en los márgenes de la vía es una de las más básicas disposiciones posibles y permite, en determinados tramos, potenciar la continuidad al itinerario, siendo recomendable focalizar puntos destacados con arbolado de mayor porte o con plantaciones de mayor extensión o variedad cromática, teniendo en cuenta el ciclo de las estaciones. La utilización de las pérgolas puede ser un recurso complementario en algunas zonas de estancia.

Entre las diferentes disposiciones, es recomendable jugar con el equilibrio de masas y una secuencia no excesivamente lineal que aporte cierta naturalidad. En zonas de trinchera generadas por taludes de grandes viarios que discurren paralelos a la vía, la vegetación puede mejorar el efecto visual del camino y tamizar el ruido y la contaminación por el paso de vehículos.

La vegetación debe evitar la formación de pantallas que oculten zonas con mayor interés visual, para lo que puede ser positiva su colocación al tresbolillo y la combinación de diferentes especies, de manera que no aislen al usuario visualmente. Puede servir de tamiz separador de aquellas fachadas que han ido invadiendo los márgenes de la vía o de infraestructuras que protagonizan los primeros planos de las vistas.

La utilización de áreas de mayor extensión mediante especies autóctonas puede suponer un elemento que cualifique ciertas zonas como el entorno del Cortijo de Gambogaz o Madre Vieja, acompañando espacios de estancia y divulgación más amplios, a modo de pequeños jardines botánicos que fomenten el conocimiento sobre las especies propias de la Vega.

B.2. Áreas de estancia y pequeño equipamiento

Las zonas de estancia y pequeño equipamiento son esenciales para cualificar el trayecto y la propia imagen del camino. Concebidas como pequeñas islas, su ubicación más efectiva suele ser en puntos de confluencia con otros caminos y en puntos de interés patrimonial, aprovechando así la doble potencialidad de esparcimiento, disfrute y aprendizaje.

Algunos espacios que destacan por su interés son la pequeña apertura al Guadalquivir, el Cortijo y Madre Vieja, ubicados en puntos intermedios del recorrido y los nodos interrelacionados con otros caminos. Pueden ser lugares de referencia para ubicar en ellos áreas de servicio y estancia. Es recomendable además la presencia de bancos, papeleras y fuentes en el trayecto y en especial, en accesos, bifurcaciones o puentes.





BANCOS, FUENTES Y PAPELERAS

Son los elementos esenciales para equipar las zonas de descanso vinculadas al recorrido. Su disposición puede atender a diferentes criterios que fomenten la reunión, la atracción a un punto singular y la cualificación visual de un espacio.

ZONAS DE JUEGO Y DEPORTE

Teniendo en cuenta el carácter metropolitano de la vía, se puede contemplar la integración de áreas que permitan integrar actividades variadas de juego y deporte. Las posibilidades de diseño son muy amplias, desde dispositivos muy sofisticados a pequeños elementos aislados.

AREAS DE APRENDIZAJE Y CONSERVACIÓN

Otros tipos de mobiliario pueden ser diseñados para integrar una amplia paleta de experiencias en el recorrido. Muros equipados, dispositivos de aprendizaje, etc., son elementos que pueden enriquecer las posibilidades de cada punto del recorrido.

Generar espacios con carácter y atractivos, sin perder la imagen de conjunto, integrando áreas deportivas, juegos infantiles, espacios de reunión, zonas de descanso, etc. puede dar lugar a diferentes experiencias complementarias al propio recorrido. El mobiliario, pensado de forma integrada a la señalización y la vegetación, ayuda a generar una imagen de conjunto y potencia el atractivo de la vía, ofreciendo continuidad en el recorrido y una identidad propia.

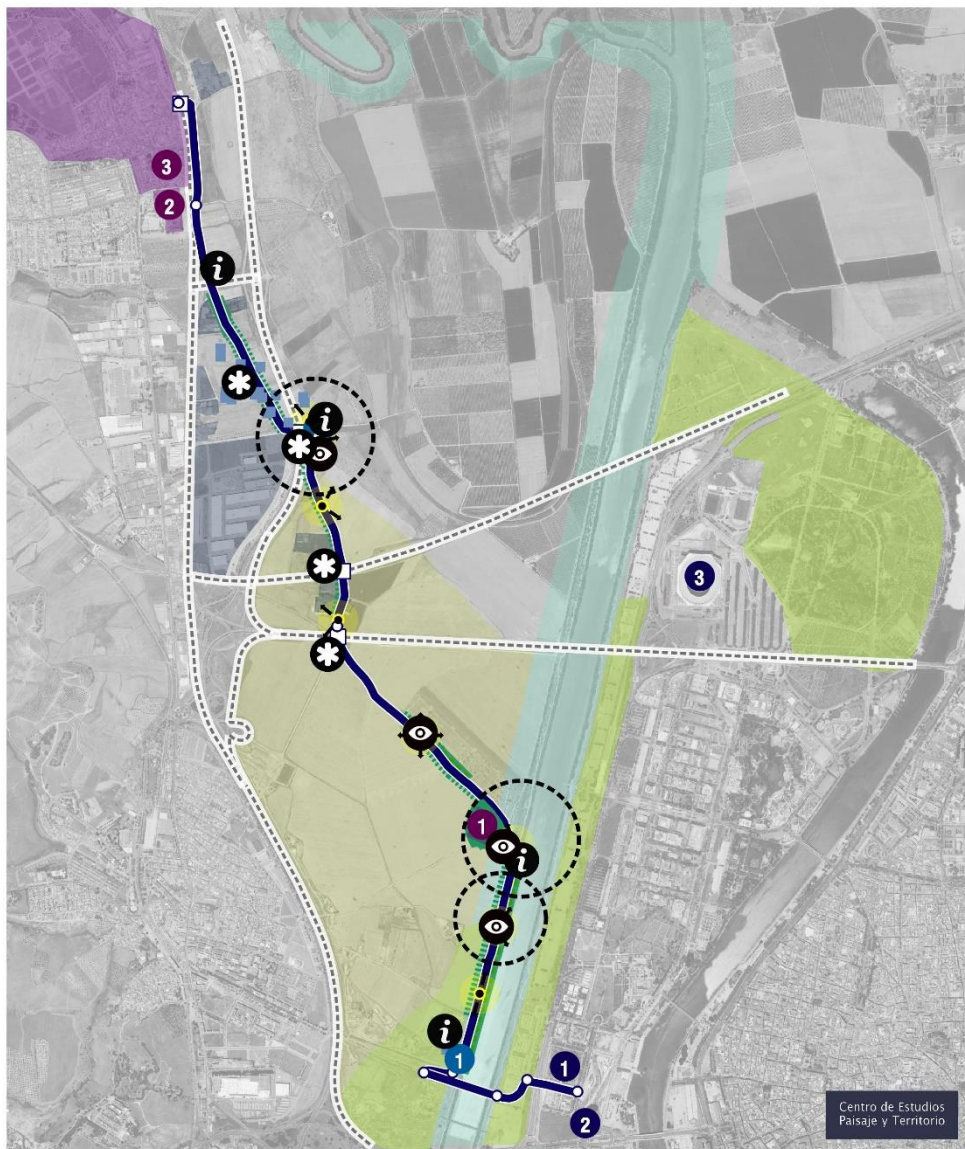
Asimismo, puede ayudar a favorecer unas condiciones ambientales agradables, especialmente con el uso combinado de vegetación y sombra e integrando diferentes tipos de mobiliario como bancos, fuentes, mesas, aparca-bicis, papeleras, etc.

También es interesante la integración de mobiliario asociado a educación ambiental y de conservación de la naturaleza, como pequeños jardines de poco mantenimiento o instalaciones novedosas como el "hotel" para la hibernación de abejas y otros insectos.

Del mismo modo que sucede con el tratamiento del firme y la vegetación, las áreas de estancia han de adaptarse a las características de su entorno próximo, mediante el uso de materiales y texturas de mínima intervención en las zonas más naturales, mientras que las áreas donde la presencia de usos urbanos e infraestructuras es mayor, se pueden realizar otro tipo de intervenciones singulares que doten de un nuevo significado a esos espacios.

C. DIVULGACIÓN E INTEGRACIÓN PAISAJÍSTICA

La vía pecuaria puede ser un excelente vehículo de mediación entre la ciudadanía y los paisajes que recorre. Por una parte, la adecuación de espacios con singulares condiciones de visibilidad como miradores, incorporando además distintos relatos que permitan mejorar el conocimiento y la comprensión de los elementos que se están percibiendo. Por otra parte, la mejora de las cualidades escénicas de determinados espacios en los que las infraestructuras y los usos periurbanos dominan la escena, mediante acciones creativas y singulares, puede conducir a su mayor integración y modificar la relación que el usuario tiene con ellos.



Divulgación e integración paisajística

Adecuación de miradores y puntos de divulgación

Actuaciones

- Mirador
- Punto divulgativo

Principales hitos visuales

De interés patrimonial

- 1 Río Guadalquivir
- 2 Madre vieja del río Guadalquivir
- 1 Cortijo de Gambogaz
- 2 Monasterio S. Isidoro del Campo
- 3 Itálica

Otros referentes territoriales

- 1 Torre de Triana
- 2 Torre de Sevilla
- 3 Estadio olímpico
- 4 Torre del Agua - Camas

Integración paisajística

Zona de intervención

- Torres eléctricas
- Puente
- Usos urbanos
- Fachadas
- Viario / ffcc



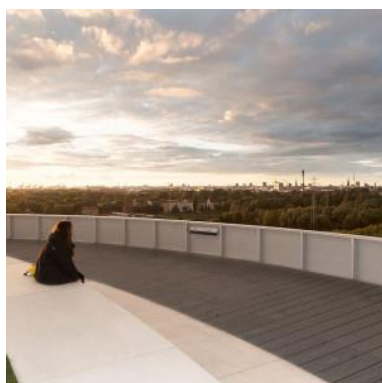
Centro de Estudios Paisaje y Territorio

C.1. Adecuación de miradores y puntos divulgativos

Por su posición intermedia entre la vega del Guadalquivir, el propio eje fluvial y la cornisa del Aljarafe, la vía es un corredor que presenta cierta diversidad de vistas en cada uno de sus tramos, lo que supone una oportunidad para, mediante la disposición de miradores y elementos divulgativos, fomentar un acercamiento cualificado y didáctico de los viandantes al territorio metropolitano.

Los primeros tramos ofrecen vistas hacia el Guadalquivir y una vez se llega al Cortijo de Gambogaz, se amplía el campo de visión con panorámicas muy abiertas hacia los espacios agrarios y la cornisa del Aljarafe. Aproximándonos a Santiponce, algunos puntos se abren hacia la Vega y finalmente se al Monasterio de San Isidoro del Campo como hito representativo de que anuncia la llegada a la población.





PLATAFORMA ELEVADA

Los miradores en plataformas o dispositivos que permiten elevar el punto de observación sobre el entorno es un recurso habitual en espacios muy llanos donde se quiere ampliar el campo de visión y enfatizar los planos intermedios y lejanos.

VENTANAS

Plataformas asomadas hacia cauces de ríos o valles así como recuadros son recursos adecuados que permiten generar una relación más directa e íntima entre determinadas visuales singulares y el observador.

INTERPRETACIÓN Y OBSERVACIÓN

Combinar los miradores con otros dispositivos como los paneles, audios o prismáticos permite ampliar la experiencia sensorial del sujeto así como fomentar un conocimiento más rico de los paisajes que percibe.

La solución específica a cada uno de los otros que se diseñen debe atender a las condiciones que median entre el territorio que se percibe y el observador. Para obtener una perspectiva con mayor campo visual en tramos muy llanos, los miradores pueden elevarse con respecto al plano del suelo, aumentando el ángulo de visión.

Enfatizar determinadas vistas del recorrido mediante el tratamiento de ventanas visuales permite focalizar la mirada del observador, produciendo un cierto aislamiento del contexto. En puntos donde se produce una apertura visual espontánea entre el arbolado como sucede en el margen del Guadalquivir, puede ser interesante acercar al usuario hacia el río mediante una plataforma de estancia.

Otra posibilidad es generar un marco visual en puntos concretos del recorrido para permitir captar la atención del viandante y complementar estos elementos con una adecuada información didáctica sobre las vistas que se observan.

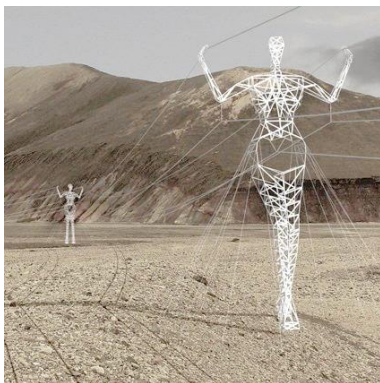
En tramos en los que existen recorridos visuales con varios puntos desde donde se obtienen vistas parecidas, el mirador puede además ofrecer un valor añadido (divulgativo, realizar un zoom para apreciar ciertos detalles, integrar una zona de estancia, etc.) que mejore la experiencia global. Para generar una adecuada composición entre la ubicación de miradores y su entorno es recomendable contemplar de forma integrada el diseño de estos dispositivos, la vegetación y señalización.

C.2. Integración paisajística

La condición metropolitana del recorrido de la vía hace que los espacios agrarios, las infraestructuras y los usos agroindustriales y de ocio se hayan ido entremezclando, generando un cierto collage con elementos de diferentes escalas que se hacen muy presentes, en algunos casos de forma agresiva, y que son muy difíciles de eludir en el campo visual del viandante o ciclista.

La cualificación del recorrido se encuentra condicionada, por lo tanto, por la relación que se pueda establecer con esos elementos del paisaje, sin pretender obviarlos ni ocultarlos, sino incorporándolos creativamente en la escena hasta donde sea posible, generando una nueva escala más humana y espacios más ricos y más reconocibles por parte de la ciudadanía.





ACCIONES ARTÍSTICAS

Integrar las grandes infraestructuras mediante acciones creativas aporta una nueva condición a estos grandes objetos que empiezan a interactuar con el espacio en el que se encuentran, convirtiéndose en nuevos referentes visuales.

ACTUACIONES SINGULARES EN PUENTES

Existen diferentes estrategias que permiten integrar los puentes, que ofrecen un espacio a cubierto, en lugares de centralidad dentro del recorrido, que incluyen la acción artística, la incorporación de mobiliario e iluminación, etc.

TRATAMIENTO VEGETAL

Los tamices vegetales, ya sea mediante arbolado lineal o mediante el tratamiento de los taludes viarios permite generar un nuevo primer plano en algunos tramos en los que la presencia de fachadas o de grandes viarios urbanos tienen gran presencia.

Intervenciones sobre grandes infraestructuras realizadas en otros lugares pueden servir de referencia en este contexto.

Estas ponen de manifiesto que la inclusión de acciones artísticas como murales, esculturas o instalaciones sobre grandes infraestructuras de puentes o torres eléctricas mejoran no solo la percepción que se tiene del paisaje sino también la relación de los usuarios con estos espacios, aportando una relación humanizada a estos elementos de gran escala.

Se puede aprovechar además, bajo los puentes, para incorporar un pequeño equipamiento de parada, aprovechando que ya son espacios protegidos del sol y de la lluvia.

La vegetación es sin duda uno de los componentes que más pueden modificar la relación de la vía pecuaria con su entorno inmediato y contribuye a modificar la relación entre el usuario y los usos e infraestructuras que se encuentran en los espacios que se van atravesando, mejorando también las condiciones ambientales, ya sea mediante disposiciones lineales del arbolado que tamicen las fachadas urbanas o a través del tratamiento de algunos tramos de taludes de viarios que dejan en posición de trinchera a la vía.

Se modifica asimismo la propia percepción de la vía desde los otros más altos desde donde puede vislumbrarse, generando una imagen más cualificada que mejora globalmente estos espacios que intermedian las poblaciones del Aljarafe y de Sevilla.

