

# INFLUENCIA DE LA RECUPERACIÓN DE LA RED DE CAMINOS RURALES EN EL PAISAJE Y SUS CONSECUENCIAS EN LA ORDENACIÓN TERRITORIAL

Gómez Vargas, Juan Carlos<sup>1</sup>; Avilés López, Joaquín<sup>2</sup>

<sup>1</sup> División de Actuaciones en el Medio Natural. EGMASA (Consejería Medio Ambiente – Junta de Andalucía)

<sup>2</sup> Departamento de Obra Civil – Carreteras. Diputación de Granada

## RESUMEN

La continua modernización de las técnicas agrícolas lleva encaminado el consecuente uso de vehículos y maquinaria que necesitan se les condicione adecuadamente las vías de acceso a las distintas parcelas que en otra época se hacían bien a pie o, en el mejor de los casos, con la ayuda de animales de carga y arrastre.

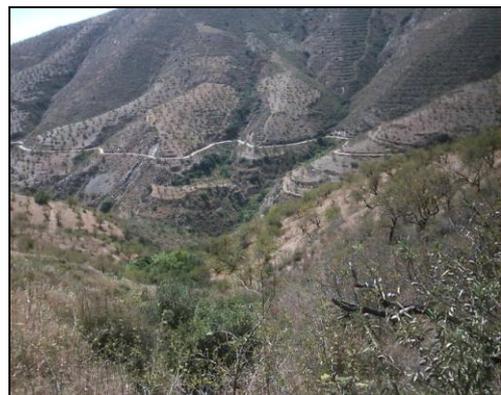
Por otra parte, estos caminos configuran una red viaria que, tradicionalmente, se ha utilizado para la comunicación de los distintos enclaves.

Por todo ello, se hace imprescindible la correcta adecuación de estas infraestructuras viarias pero conservando en todo momento su identidad original y procurando su perfecta integración en el paisaje que le rodea.

## DESARROLLO DE LA CUESTIÓN

Como hemos comentado en el apartado anterior, la necesidad por parte de los principales usuarios, en este caso los agricultores, y por otro la mejora de las comunicaciones y, en la actualidad, la posibilidad de usos alternativos como recreativos y/o deportivos, conlleva, inevitablemente, la mejora de la red de comunicaciones y, en este sentido, nos topamos con el caso particular de los caminos rurales.

Tradicionalmente, estas vías han desarrollado distintas funciones y su trazado delata el fin para el que se proyectaron en su origen.



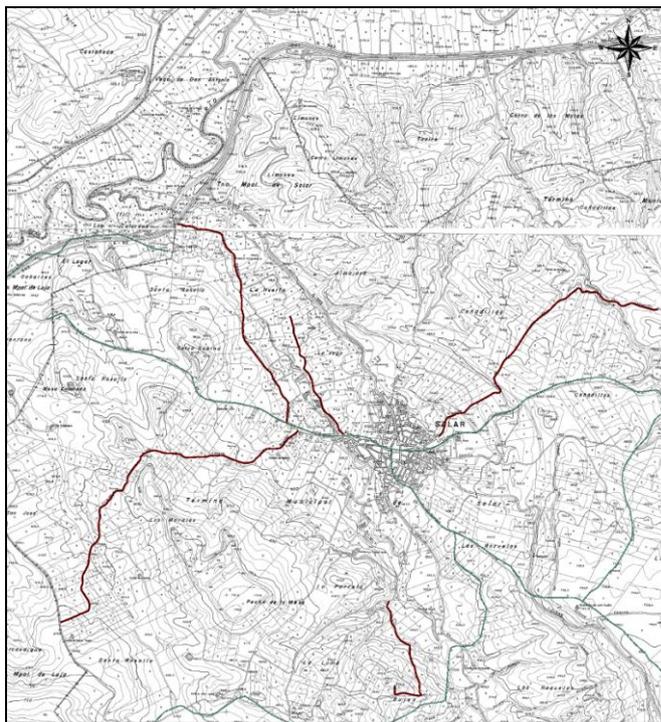
**Foto 1:** Vista general del Camino Rural que permite el acceso al núcleo de los Gálvez perteneciente al municipio de Rubite, recientemente acondicionado, lo que ha mejorado de forma sustancial la accesibilidad al mencionado enclave.

Así, por una parte, permitían la comunicación entre distintas áreas configurando verdaderas vías que interrelacionaban los territorios hasta el punto de condicionar la ordenación de los mismos.

Por otra, garantizaban la accesibilidad a los diversos enclaves, muchas veces con una orografía claramente desfavorable. Sirva como ejemplo el camino que se observa en la fotografía adjunta (Foto 1) que permite acceder al núcleo de los Gálvez que forma parte del municipio de Rubite.

Ahora bien, diversos factores y el propio progreso, que fue variando paulatinamente los modos y medios de transporte, así como las propias técnicas agrícolas con la llegada de moderna maquinaria que relevó a los animales de carga, devaluaron estas vías de forma que tanto el trazado, la sección así como el propio dimensionamiento del firme de los caminos rurales fueron quedando obsoletos.

Por tanto, estos caminos fueron quedando abandonados en los casos más extremos o



**Figura 1:** Vista general de la red de caminos rurales en el Municipio de El Salar, remarcados en rojo los acondicionados recientemente, que confluyen a la Vía Pecuaria de Sevilla a la A-92 (en verde) que proporcionan nuevos accesos y mejoran la comunicación entre las distintas zonas que están en su zona de influencia

infrautilizados en otros limitándose, prácticamente, a un uso particular y muy escaso lo que derivaba, inexorablemente, en una falta de mantenimiento que agravaba la situación.

Pero el valor de estas vías es innegable. Los trazados responden a necesidades concretas que van desde la comunicación de los distintos territorios hasta favorecer la accesibilidad de las zonas más remotas, que a día de hoy persisten, como hemos podido comprobar, por lo que resulta consecuente pensar en la necesidad de la recuperación de esta red y su adecuación a las

necesidades y las condiciones que existen en la actualidad.

Como ejemplo, observemos la figura adjunta (Fig. 1). En una primera fase, se han acometido en el municipio granadino de El Salar la mejora y acondicionamiento de cinco caminos rurales, en rojo en la figura, que suponen un total aproximado de once kilómetros. Como podemos observar, por una parte, se ha mejorado claramente la accesibilidad del municipio, que se encuentra en el centro de la imagen, pues se ha recuperado dos vías que comunican con sendas carreteras principales, de forma que en uno de los casos se proporciona un acceso alternativo desde la A-92.

A su vez, se consigue la mejora de la accesibilidad de las distintas zonas y se ponen valor o, en su defecto, se revalorizan zonas agrícolas que en otro caso tenían claramente limitado el acceso, principalmente en época invernal donde las lluvias, no necesariamente abundantes, hacían impracticables estos caminos.



**Foto 2:** La mejora y acondicionamiento debe satisfacer las necesidades actuales relativas al tráfico y tipo de vehículos pero, a su vez, tiene que permitir la integración plena en el entorno del que es parte produciendo la mínima alteración del mismo.

Por otra parte y como apunte, podemos observar, en verde en la figura, la existencia de una Vía Pecuaria, en concreto la Cañada Real de Sevilla a Granada, de singular importancia, y que atraviesa el Municipio. Se observa como los distintos caminos tienden a confluir en esta vía principal o a otras vías que confluyen a ella.

Ahora bien, la recuperación de estas rutas debe ir acorde con los tiempos y necesidades actuales de forma que se deben adecuar los trazados y secciones tipo a los casos concretos. Al mismo tiempo, se ha de cuidar que las obras de mejora y acondicionamiento que se acometan no alteren significativamente el entorno y que se produzca en todo momento una integración en el medio.

Por tanto, hemos de hablar de la fase de proyecto que adquiere una especial importancia desde distintos puntos de vista.

Por un lado, se han establecer las necesidades concretas consecuencia de un estudio de detalle. Del mismo se obtendrán las medidas encaminadas a la mejora del trazado y diseño de la sección tipo, poniendo especial interés en el estudio del firme derivado de las conclusiones referentes al tráfico actual y futuro. Como se observa, se trata de recuperar estas redes de comunicación pero adaptándolas a los tiempos actuales y con previsión de futuro.

Para argumentar mejor lo expuesto, se muestra el caso particular ilustrado en las fotografías 3 y 4 correspondientes a la actuación llevada a cabo en unos caminos rurales en las inmediaciones de Castell de Ferro, en el municipio de Gualchos, en la provincia de Granada. La primera representa el estado original de una parte concreta del camino que, como se manifiesta, se encontraba seriamente degradada y en situación de abandono lo que lo hacía intransitable.



**Fotos 3 y 4:** Ilustraciones en relación a la actuación llevada a cabo en unos caminos rurales en el municipio de Gualchos, Como se deduce de la observación de ellas, se ha recuperado unas vías claramente degradadas y no aptas para el tráfico rodado ni de maquinaria con la consiguiente mejora de las comunicaciones y los rendimientos agrícolas.

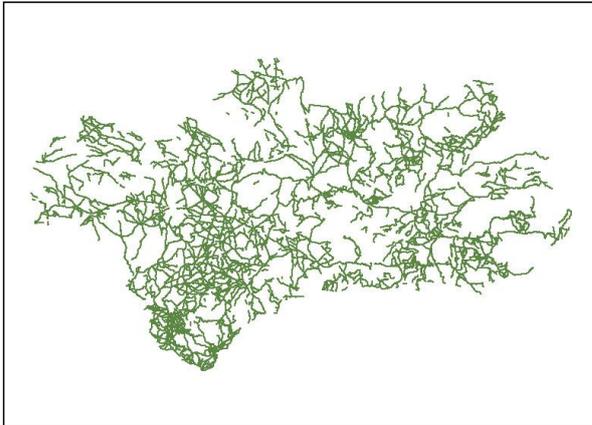
En este camino se conjugaban dos funciones principales. Por un lado, supone una vía de comunicación importante hasta tal punto que parte de la misma coincide con una vía pecuaria que era necesario ponerla de nuevo en valor.

Por otro, el desarrollo agrícola de la zona requería de una actuación que dotase a la misma de unas infraestructuras viarias adecuadas que facilitasen el acceso a cada una de las parcelas existentes de forma cómoda y adecuada.

Al término de la misma, el resultado es el mostrado en la fotografía siguiente. Como hemos comentado, se recupera para el tráfico rodado y de maquinaria los caminos, que anteriormente no eran aptos para ello, con la consiguiente mejora de las comunicaciones y, en otro orden, los rendimientos agrícolas, adaptando los mismos a las necesidades actuales.

Pero no podemos olvidar que estas vías de comunicación, en muchos casos, discurren por espacios naturales por lo que se deben adoptar medidas que favorezcan la integración en el entorno.

En este sentido, nos encontramos con el caso particular de las Vías Pecuarias de las que ya se ha hecho alguna mención.



**Figura 2:** Red de Vía Pecuarias de Andalucía. Fuente. Consejería Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Tradicionalmente, su uso principal era del circulación de ganado de forma que, con carácter general pues bien es cierto que en determinadas zonas todavía se conserva, evidentemente, hoy por hoy no es tal. No obstante, el patrimonio de vías pecuarias es muy importante hasta el punto que es fundamental su conservación como así lo han entendido las Administraciones legislando la misma.

De esta manera, se opta por el mantenimiento y conservación de estas rutas potenciando los usos alternativos que son variados y van desde la circulación de vehículos hasta el uso turístico y recreativo (senderismo, bicicleta,...).

Por tanto y con objeto de conservar su espíritu primitivo se ha optado por excluir el aglomerado en el firme de las mismas acondicionándose mediante zahorra artificial o material similar que garantice una estructura adecuada y una rodadura cómoda.

Tan sólo, y como caso particular, para badenes y pasos de maquinaria se autoriza el uso de materiales como hormigón impreso, adoquín,...



**Foto 5:** Detalle de señalización convencional en Cañada Real de la Atalaya de Cogollos donde se aprecia también el acabado de la misma en zahorra en cumplimiento de la normativa vigente.

Todo esto acompañado de una señalización adecuada que va desde la reglamentaria de tráfico, como en la fotografía adjunta, como la específica en función del uso concreto que se le pretende dar y que se deriva de los manuales y reglamentación de las Administraciones correspondientes.

## CONCLUSIONES

Las actuaciones en la red de Caminos Rurales encaminadas a su mejora y acondicionamiento llevan consigo la recuperación, en muchos casos, de estas infraestructuras para su puesta en uso a pleno rendimiento.

De esta forma, a la consecuente mejora de los rendimientos agrícolas derivados, entre otras razones, por la mejora de la accesibilidad a las distintas parcelas, se le añade la influencia en la ordenación territorial pues se devuelve al uso estas vías de comunicación favoreciendo los desplazamientos entre las poblaciones o mejorando sus accesos.

En otros casos, como los referidos al hablar de las Vías Pecuarias, a los usos referenciados cabe añadir otros alternativos pues, en un intento de conservar el patrimonio y sus usos originales, se ha legislado de forma que no se incluyan elementos tales como el aglomerado con lo que la integración en el paisaje se ve favorecida así como la posibilidad de usos alternativos.



**Foto 6:** Resultado final una vez llevada a cabo la mejora y acondicionamiento del camino rural, en este caso en el municipio granadino de Deifontes. Por una parte se mejora la vía favoreciendo la circulación de vehículos de todo tipo y se favorece la comunicación entre zonas así como se mejora la accesibilidad al enclave natural donde se encuentra la Cueva del Agua favoreciendo el desarrollo de esta zona.

Como se puede deducir, las necesidades actuales derivadas de la modernización de los medios de transporte así como la propia maquinaria agrícola, conlleva que la mejora y acondicionamiento no se limite al trazado con lo que se debe incluir un estudio de la sección tipo de firme en la que se describa la estructura del mismo adaptando los materiales y su disposición a las necesidades derivadas del uso y del tráfico existente y futuro. De igual forma, es fundamental un drenaje adecuado.

La fase de proyecto, y volvemos a reiterar su importancia, debe de saber conjugar la mejora de la infraestructura propiamente dicha con la integración en el paisaje del que es parte. Para ello, es preciso la realización de los pertinentes Informes o Estudios Ambientales así como la detección de la posible afección a montes públicos, vías pecuarias u otros elementos para proponer en cada caso la mejor alternativa que armonice todos los elementos y desemboque en una infraestructura que responda al uso requerido y, al mismo tiempo, que sea respetuosa con el entorno de la que es parte.

En definitiva, y por lo que se deriva de lo expuesto, es imprescindible que la ejecución de la obra vaya precedida de un proyecto no falto de rigor teniendo en cuenta la importancia que estas construcciones están destinadas a actuar como vías de comunicación entre territorios o como mejora de la accesibilidad a ciertos enclaves, unido a su fin primitivo que es el agrícola.

Por ende, la ordenación territorial se ve favorecida pues se plantean, o mejor dicho, se rescatan opciones que permiten la recuperación o mejora de accesos de determinadas zonas, en otro momento de importancia y que se han visto relegadas, aunque siempre han conservado su valor original derivado de la existencia de la red de comunicación objeto de nuestro examen.

Todo lo expuesto se viene aplicando en el proyecto y posterior ejecución de las obras de Mejora y Acondicionamiento de la red de caminos rurales y, en el caso particular de la provincia de Granada, con resultados plenamente satisfactorios.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- **Bertrand, G.** *“Paisaje et géographie physique globale”*. Revue Géographique des Pyrénées et du SuOuest. 39 (3) : 249 – 272
- **Español Echaniz, Ignacio.** *“Las Obras Públicas en el Paisaje. Guía para el análisis y evaluación del impacto ambiental en el paisaje”*. CEDES. Madrid. 1998
- **Español Echaniz, Ignacio.** *“Paisaje. Conceptos Básicos”*. ETS de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. Madrid. 1995
- **Gómez Vargas, Juan Carlos.** *“La Señalización del Entorno”*. CSV. Granada. 2003
- **Motloch, J.L.** *“Introducción al diseño del paisaje”*. Van Nostrand Reinhold. Nueva York. 1991