

REALENGAS DE LA AXARQUÍA

Situación y posibilidades de las Vías Pecuarias de la comarca

Miguel Ángel Torres Delgado

Topógrafo y estudiante de 3º Ciencias Políticas y de la Administración

INTRODUCCIÓN

La riqueza del patrimonio natural e histórico de un territorio resulta en nuestros tiempos (de tecnología y consumismo, de especulación y reconversiones) un bien no evaluable, que a menudo se desprecia o ignora por no aportar recursos, no generar puestos de trabajo e ir en contra del “progreso” que algunos sólo entienden ligado a transacciones dinerarias. En pocos asuntos o elementos patrimoniales se conjugan y muestran con tanta claridad los valores ambientales, históricos y antropológicos, y más aún la cultura popular, que en el caso de las **Vías Pecuarias**, también conocidas como **Cañadas o Caminos Reales**, y localmente en nuestra comarca como **Realengas**. Su existencia es única como patrimonio caminero en el contexto europeo, reforzada por una fuerte cobertura legal. Su uso y sus posibilidades futuras están continuamente de plena actualidad y polémica en el conjunto de nuestro país, desde el mismo corazón del Paseo de la Castellana de Madrid, hasta los grandes latifundios del Campo de Jerez, pasando por las millonarias lomas urbanizadas de Marbella o Nerja. En todos esos casos, con la legislación en la mano, deberíamos encontrar libre un pasillo de 75 metros de anchura (lo que ocuparían tres autovías) correspondientes a la definición de Cañada Real, pero las acciones de diversa índole, desde manifestaciones reivindicativas a procedimientos penales, no han sido entendidas por la opinión pública de manera adecuada y global.

Dado el notable interés que, para la recuperación y mejora del medio ambiente, la vida rural y el paisaje, tienen estos caminos, donde sin duda ya no van a predominar los usos ganaderos, recogemos la definición exacta que hace la vigente Ley de 1995¹:

Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero. Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus 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.



Vereda de Sedella a Alhama de Granada

EL ORIGEN DE LOS CAMINOS

La presencia y abundancia de estos caminos ganaderos en un territorio va en función de la riqueza en historia y en poblamiento que éste posea, y así es que la Axarquía presenta una red pecuaria densa y bien jerarquizada, de modo que casi todos los recorridos posibles entre sus pueblos y montes son factibles de realizar por estas rutas. Ligadas a los caminos históricos, desde calzadas romanas a caminos de herradura medievales, también a menudo han sido transformadas en carriles y carreteras, hecho que aún hoy posibilita a la administración pública construir vías de comunicación sin trámites de expropiaciones.

El establecimiento de los ejes de comunicación en la complicada orografía de esta comarca sólo se comprende siguiendo el proceso de sucesión que a lo largo de la historia ha tenido el poblamiento y el

1. Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, Congreso de los Diputados.

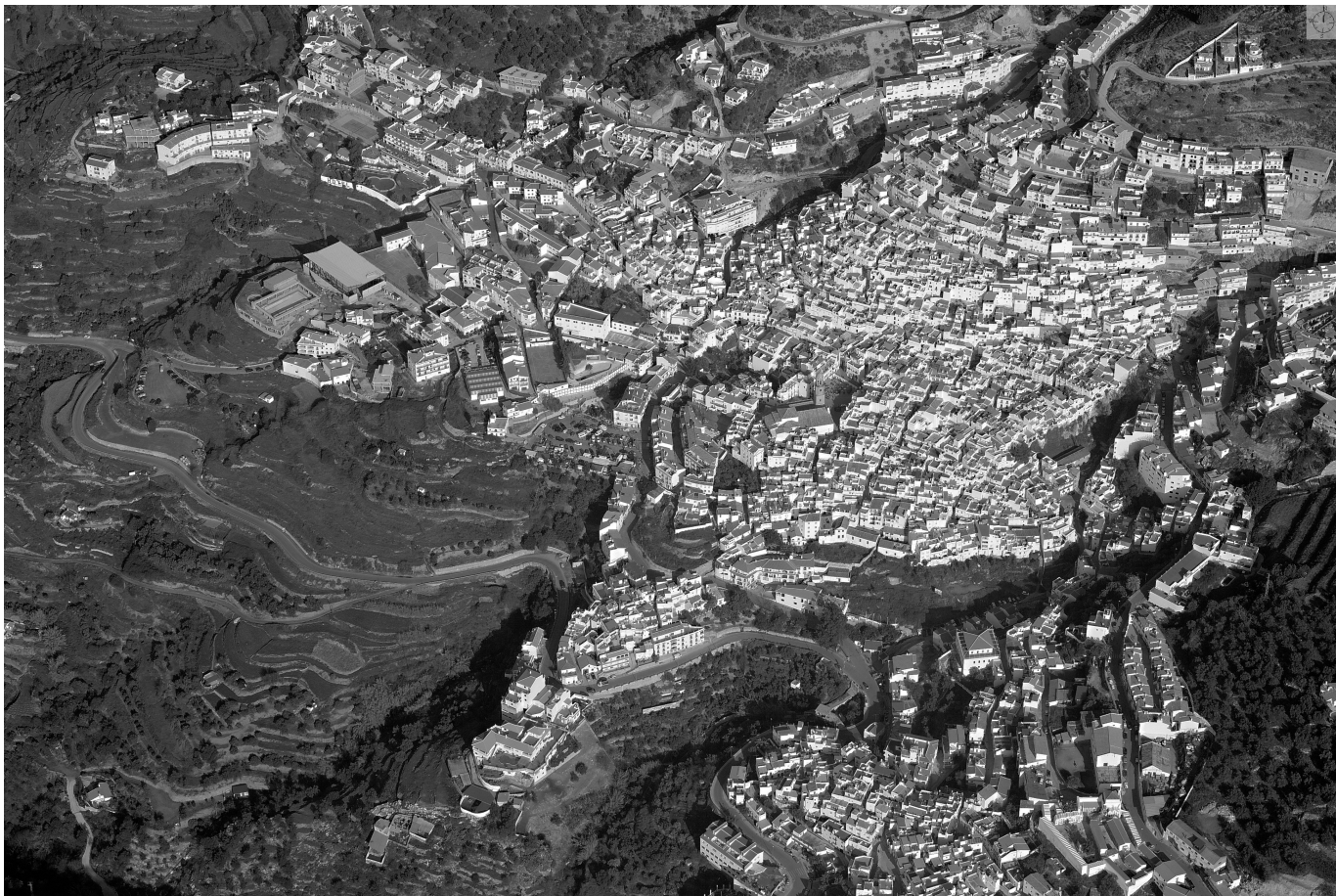
aprovechamiento de estos terrenos por parte del hombre. Los asentamientos prehistóricos se concentran en dos ejes: la **línea de costa** y la suave penillanura interna que forma el **Corredor de Colmenar-Periana** (denominado **Campo de Cámara** desde la historia medieval). El tránsito más allá de la navegación marítima y de los puertos que unen la Alta Axarquía con el interior, Antequera y Granada, sería casi inviable en una naturaleza agreste, con un régimen de ríos más caudalosos y a través de un encinar mediterráneo denso que cubriría toda la montaña media esquistosa.

La primera apertura y construcción sistemática de dos de esos caminos se produce a inicios de nuestra era, con las Calzadas Romanas, estando bastante bien descrita²: la **Vía de Cástulo a Malaca**, paralela a la costa alejándose poco más de un kilómetro, que es casi coincidente con lo que queda de la **Cañada Real de Málaga a Motril**. En otros tramos se parece a la Vereda del Camino de Málaga a Vélez Málaga, pero las muchas transformaciones viarias (carreteras, ferrocarril) y urbanas de esa zona hacen casi imposible recuperar una u otra. Más problemática es la fijación de la vía interior que unía las factorías litorales con poblaciones del interior granadino (seguramente con Elviria como centro regional). El mismo estudio citado contempla el paso de Venta Baja por el Espino hacia Alhama, como alternativa al Boquete de Zafarraya. En el actual término de Alcaucín se cataloga y protege

esta vía como Vereda del Camino Real de Málaga a Granada.

A partir del siglo XII el terreno se puebla y cultiva, y se configura un sistema de asentamientos que se parece mucho a la actual Axarquía, con unas 50 alquerías (más de 10 ya desaparecidas) y la fundación de castillos importantes como Bentomiz, Comares y Vélez. Las talas serían masivas para la obtención de mejores huertos y vegas de regadío en los llanos litorales (Nerja, Torrox, Algarrobo y Vélez) y en valles altos junto a las fuentes (Canillas de Aceituno, Sedella, Cómpeta y Frigiliana). Entre encinares y alamedas empezarían a verse bancales de olivos, morales (para gusanos de seda) higueras y viñas.

El huerto andalusí, aunque se habrá mitificado, es el origen de casi todos los asentamientos humanos de la Axarquía, de su sustento y razón de ser, y quizá lo que conozcamos hoy no refleje sino la sombra de aquel pasado, esplendoroso no por mejor, sino porque es origen. Las laderas menos rocosas se dedicarían a cereales y legumbres para la subsistencia humana y del ganado. Todo ello estaría surcado de redes de caminos de herradura, tal y como ha perdurado hasta los años 50 del siglo XX. Esos ejes eran senderos de entre uno y dos metros de anchura, aptos para caminantes y caballerías especializadas (mulos y asnos) pero vetados a caballos de la llanura, y por supuesto a carruajes. Su acondicionamiento se limitaba a retirar



Vista aérea de Cómpeta

2. Vide GOZALVEZ CRAVIOTO, C. *Las vías romanas de Málaga*, Madrid 1986.

la vegetación y sostener la plataforma con pequeños balates y refuerzos de piedra³. En lugares de paso principal de ríos habría algunos puentes, que a buen seguro deberían reconstruirse tras temporales o avenidas. El transporte de ganados apenas si tenía más función que la autarquía local, nada comparable al comercio de ciertas producciones agrarias (frutos secos, hortalizas), y sobre todo de la seda hacia las alcaicerías de Málaga o Granada.

El cambio que supuso la reconquista castellana fue algo más que una sustitución de buena parte de los propietarios y habitantes de esas ciudades y aldeas. La detallada descripción del territorio en los **Repartimientos de los Alfoques de Vélez, Torrox, Comares y Zalia**⁴ dan cuenta de cómo se transforma el régimen de propiedad y de cultivos, cambiando los huertos andalusíes y el trabajo intensivo en mano de obra y diversidad de productos, por otro más extensivo traído de Castilla, que gravita sobre el trigo como cultivo y la oveja como ganadería. Así se cotizaron más los nuevos terrenos rozados aptos para cereal, donde antes apenas si había población, y se cambió la configuración de las poblaciones, especialmente la ciudad de Vélez. Una buena parte de la población morisca se replegó a las alquerías y terrenos más recónditos y pobres, si bien con las expulsiones sucesivas se terminarían despoblando muchos asentamientos. Especialmente despoblada estará buena parte de la franja costera entre los siglos XVI al XVIII, pues la amenaza (infundada o real) de invasiones o saqueos de piratas berberiscos desaconsejaba mantener vida en el litoral, que sólo se verá reforzado por edificaciones militares y de vigilancia, con unos cinco castillos y casi una veintena de torres almenaras.

A pesar de la diferencia del paisaje y el medio agrario del Reino de Granada respecto a los de la Baja Andalucía y Castilla, el régimen legal y comercial de explotación de ganados se instaló reproduciendo el modelo castellano, especialmente regulado por el Concejo de la Mesta. Ello conlleva el establecimiento de líneas de tránsito del ganado para su trashumancia, en desplazamiento local y regional, sea para comercio o cambio de pastos de cada temporada. Así prevalecen los derechos de los rebaños sobre los cultivos en amplias franjas de terreno, se prohíbe el cercado de fincas y en definitiva se perjudica la producción de frutos a favor de la de lana. Se establecerán amplios territorios como dehesas de pastos, incluso clasificados por especies (boyal, potril), lo que unido a la desforestación por un uso más intensivo de la madera (buques de la armada, edificación, carbón), supone una profunda reconversión de la cobertura vegetal de los montes y sierras axarqueñas.

Con esta nueva configuración y uso del territorio ya tenemos en todo su esplendor de funcionamiento la **red de Vías Pecuarias de la Axarquía**. No existirá ningún camino para carretas hasta que hacia 1778 se acondicione el de Málaga a Vélez, y bastante después se construirá el camino de Málaga a Granada por Colmenar y Alfarnate, que sustituye al considerado camino real por Vélez y Alhama, o al largo rodeo por Antequera⁵. Y hasta el umbral del siglo XX no se completará la carretera de la costa hacia Almería y la de Granada por el Boquete de Zafarraya. El transporte de personas y mercancías era sólo operativo a lomos de caballerías, y por caminos de herradura no mucho mejores que los trazados en la época islámica. La imagen que debemos recrear para casi todos los caminos entre ciudades y villas es la de un sendero de escasos



Vía pecuaria del Camino de Remanente, salida oeste de Vélez Málaga con teórico destino ganadero agrario

metros de anchura, con amplias franjas de terreno a ambos lados, pisoteadas y sin vegetación, con capacidad proporcional a la dimensión de los rebaños que lo frecuentan, según la importancia del eje viario. Por mucho que los reglamentos de la Mesta fijaran el ancho oficial de cañadas, coladas y veredas, nunca coincidirían en la realidad con esa cantidad fija, y menos en estos recónditos y periféricos montes del denostado Reino de Granada. Hay constancia de que casi todos los conflictos de tránsito, invasión y destro-

3. Gran parte de la arqueología caminera medieval axarqueña puede hacerse por comparación de secuencias culturales de zonas montañosas del Magreb. En la actualidad, numerosos ejemplos de aldeas de montaña en el Rif y el Atlas de Marruecos son válidas para aproximarnos a ese modo de vida, al igual que la práctica agraria, la alfarería o el comercio de zocos.

4. Los Libros de Repartimientos están publicados con amplios comentarios y explicaciones de investigadores y el Archivo Municipal de Vélez conserva sus originales.

5. Los Caminos de Málaga a Granada, obra aún inédita de este autor.

zo de cultivos se resolvían a favor de los propietarios del ganado, de tal forma que estaba prohibido cercar o vallar las tierras de cultivo.

LA SITUACIÓN LEGAL ACTUAL

El lento progreso de la producción agraria superó a los rendimientos ganaderos ya varios siglos atrás, pero la abolición de la Mesta no ocurrió hasta 1836. En los primeros catastros rigurosos de la riqueza rústica que realizó el Estado español (desde la revolución de 1868) se dio poca importancia a la delimitación de las vías pecuarias, pues se puso el máximo interés en definir la propiedad privada realmente existente y explotada, como prueban las primeras hojas de los catastros en municipios de la Axarquía realizadas desde 1894. Pese a que a lo largo del siglo XX hubo débiles intentos en sentidos proteccionistas y liberalizadores (en los años 50 y 60 se hicieron muchos de los proyectos de clasificación de Vías Pecuarias por el desaparecido ICONA⁶), no será hasta 1974 cuando se promulgue una Ley de Vías Pecuarias, sin apenas efecto dada la inminente caída del régimen de Franco. Se realiza una nueva redacción de esa misma ley en 1995, aún hoy día vigente, con un carácter más versátil y garantista en conservación y usos compatibles, que vale la pena tener a mano.

La dedicación que algunos colectivos ecologistas venimos realizando desde los años 80 en cuanto a conocimiento exhaustivo, inventario y reivindicación de libertad de uso de estos caminos por toda la comarca, se ve desde hace más de diez años reforzada por la labor de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía⁷, que es la administración competente en su catalogación, deslinde y recuperación. En ese lento procedimiento por términos municipales sueltos, la situación actual de la Axarquía es desigual, y en general no se puede decir que haya más que una actuación



Camino de la Galera

de regeneración, en el Camino de Vélez a Algarrobo, a lo largo de un triste kilómetro y medio de recorrido. No obstante, las labores de amojonamiento y acondicionamiento para uso público realizados en otras provincias andaluzas, nos hacen albergar cierta esperanza en que cunda el ejemplo.

Y mal lo tienen los que piensan que sólo el uso de pastores y cabreiros puede anteponerse a sus ansias de propiedad ajena, pues la ley marco cita textualmente:

también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración y la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Y atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con

la naturaleza y la de la ordenación del entorno medioambiental.

Efectivamente la nueva ley recoge planteamientos y disposiciones que hasta hace poco tiempo se tenían por utópicas reivindicaciones de colectivos marginales, en un tono general aperturista y acorde con directivas europeas más generales, que sólo conciben la protección efectiva de espacios naturales si éstos están unidos por unos pasillos verdes. Por otro lado otorga a las comunidades autónomas todas las competencias administrativas, permite las modificaciones de trazado respetando sus dimensiones y funciones de enlace, así como obliga a mantener un espacio suficiente de trazado alternativo cuando se construya sobre ella una obra pública para tráfico rodado, impidiendo así su desaparición.

El apartado más interesante resulta ser el de **usos compatibles y complementarios**, siendo éstos aquellos que permitiendo el tradicional tránsito gana-

6. ICONA: Instituto de Conservación de la Naturaleza, que realizó en todos los municipios de la Axarquía, sobre cartografía a escala 1:25.000, planos de clasificación de las vías pecuarias existentes.

7. Reglamento de Vías Pecuarias de Andalucía, Junta de Andalucía 1998.

dero, puedan también albergar prácticas ecuestres, el senderismo y otras formas de desplazamiento deportivo en vehículos no motorizados, entre los que resaltamos el ciclismo. Asimismo se podrán establecer en sus terrenos todas aquellas instalaciones desmontables necesarias para el ejercicio de tales actividades.

Como toda en disposición legal, también se plantea una enumeración de infracciones de distinto grado, y un reglamento sancionador que llega a establecer responsabilidad penal. Por ejemplo, la alteración de hitos o mojones, la edificación o ejecución de obras dentro de las vías o la instalación de vallas u obstáculos que impidan totalmente el tránsito para cualquier uso compatible, son todas ellas infracciones muy graves, con multas de 30.000 a 150.000 euros. Esto quiere decir que una administración pública (o un



Rebaño de ovejas por una loma cercana a Arenas

colectivo social en defensa de la legalidad) podría iniciar trámites judiciales realmente drásticos contra el invasor de una de estas vías. Lejos de abrir un encadenamiento de polémicas judiciales, creemos que en un futuro inmediato las partes afectadas irán concienciándose para dejar expedito el camino (en ambos sentidos), hecho que es sabido perfectamente por nuestros paisanos más veteranos y conocedores del terreno, y que sólo se atreve a poner en duda algún que otro nuevo propietario llegado de ambientes urbanos o empresariales.

La primera y preocupante duda que se nos plantea viene, como otras veces, sumida en la desinformación y falta de publicidad de los datos. De hecho en nuestros ayuntamientos, la administración más cercana al ciudadano, no hay en casi ningún caso exposición pública ni documentos accesibles que indiquen la presencia de realengas, mientras que se están vol-

cando en catalogar y acondicionar los carriles para el tránsito de vehículos. Paradójicamente muchos de esos carriles y pistas están acondicionados sobre vías pecuarias, si bien se ignora la anchura legal de éstas y se utiliza sólo la parte explanada o asfaltada. Ello originó que ya desde 1994 GENA presentara alegaciones a los PGOU de casi todos los municipios reclamando la calificación y delimitación correcta de todas las vías pecuarias de cada término.

Por otro lado es destacable que Medio Ambiente de la Junta haya catalogado casi la totalidad de esas vías y haya amojonado con hitos las que no están ocupadas, pues los suelos usurpados requieren de un procedimiento de desafectación. Como en otros tantos asuntos de ámbito territorial, sólo una acción conjunta y mancomunada que implique a todos los

municipios axarquenses permitiría hacer una recuperación de nuestra red pecuaria, asegurando así un entramado continuo y homogéneo, base de un futuro sostenible donde aunar turismo de interior, protección del medio físico y recuperación de los valores culturales y antropológicos que esta tierra no debiera perder.

La realidad práctica es dura de afrontar si consideramos que se está cuestionando la propiedad de extensas cantidades de terreno que los que ahora





lo ocupan consideran suyas. Desde el año 2004 la Junta de Andalucía ha amojonado con hitos metálicos verdes muy llamativos los márgenes de las vías pecuarias de muchos de los municipios de la comarca. El criterio seguido consiste en situar esas lindes en los lugares que son accesibles, pues los terrenos que están vallados o tapiados no permiten un acceso fácil, y es necesario hacer para cada infracción un **expediente de desafectación**, que recupere lo usurpado. En la mayoría de las vías existe un carril, sendero o calzada de pocos metros de anchura, y se extienden por los márgenes de ellos hasta una amplitud del ancho nominal que corresponde (véase cuadro). Así mucho de ese suelo son taludes, terraplenes, terrenos de cultivo y otros usos, siendo frecuente que edificaciones hayan invadido también parcialmente el dominio público.

En otros casos gran parte de los terrenos de vías pecuarias a la salida de las poblaciones se han

Número total de Vías Pecuarias: 89 unidades
 Longitud total de recorrido: 602 km. lineales
 Superficie de dominio público aprox. : 14,3 millones de m²

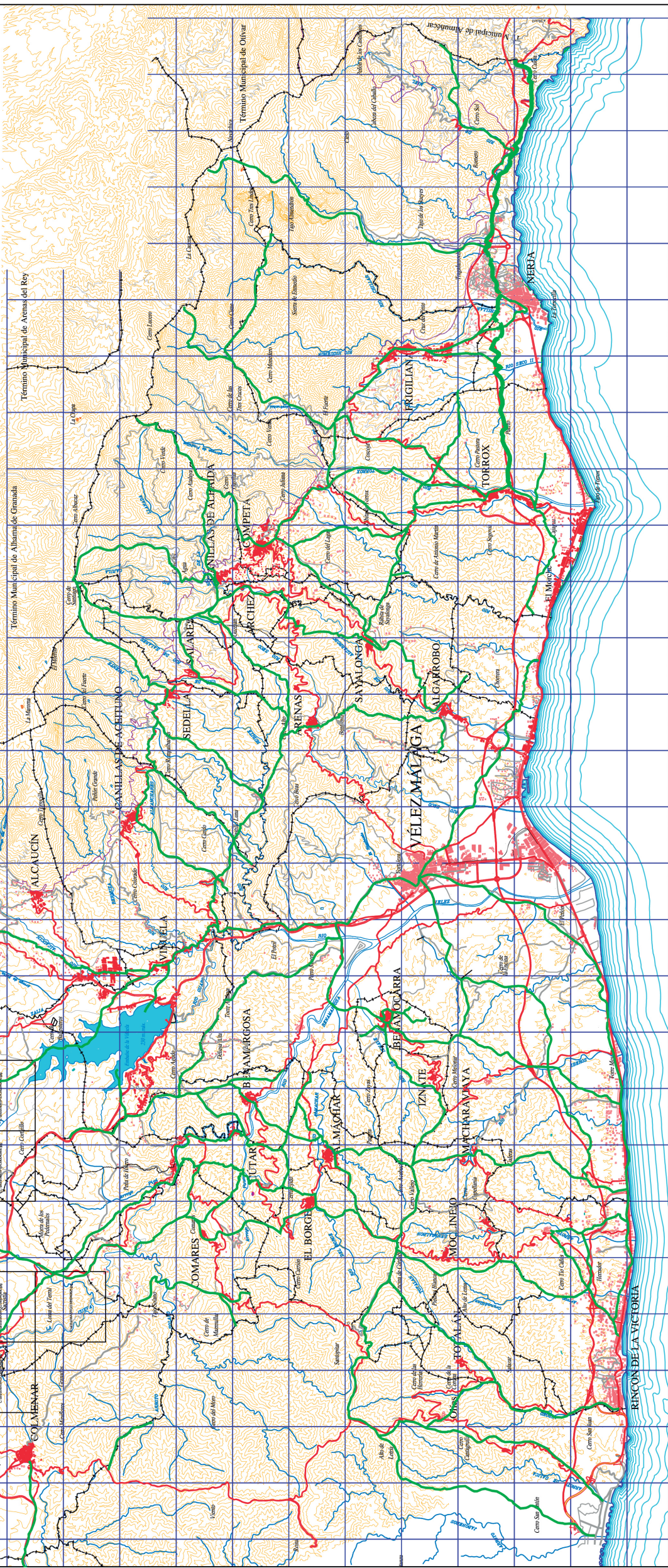
MAPA DE VÍAS PECUARIAS DE LA AXARQUÍA

TIPO DE VÍA Y ANCHURA

-  CAÑADA REAL (75 metros) Hay 2 vías
-  CORDEL (37 m.) Y VEREDA (20 metros) Son la mayoría
-  COLADA (10 metros) Hay pocas vías
-  Límite de Parque Natural



Cartografía: Miguel Ángel Torres Delgado, 2010
 Fuente: Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía



incluido en el proceso urbanizador. Como casi todas ellas son ejes de comunicación principales, los caminos se convierten en avenidas, y ese espacio pasa a ser calles o viales, que en numerosos casos y como paradoja tienen menos anchura que la legal de la vieja vía. Con ello los promotores de las construcciones evitan tener que ceder ese suelo destinado a calle, o se computa dos veces en beneficio de la edificabilidad. Cuando la ciudad avanza sobre ellas, se produce la llamada desafectación de las vías pecuarias, proceso legal por el que se declaran innecesarias, como ha ocurrido en Nerja, Rincón y Vélez Málaga.

DATOS DEL PATRIMONIO DE VÍAS PECUARIAS

El cómputo de la comarca arroja datos globales interesantes:

Nº DE VIAS PECUARIAS: 141 unidades, segmentadas 31 municipios

Nº DE VIAS AXARQUÍA: 89 recorridos completos

KILÓMETROS TOTALES: 581,4 kilómetros

SUPERFICIE AFECTADA: 14.056.176 metros cuadrados (14,05 km²)

Según esto tenemos una red de caminos reales mayor que la de carreteras, con una superficie equivalente a un término municipal como el de Almáchar, que si la valoramos a precio medio de mercado es un patrimonio público de unos 140 millones de euros. La realidad sobre el terreno es lógicamente muy distinta, de modo que rara vez encontramos el camino libre con anchura suficiente, estando en los mejores casos respetado con cuatro o cinco metros en forma de carril. En otras ocasiones se han interrumpido totalmente, sobre todo en zonas de cultivos de alto rendimiento, subtropicales y bancales. Es cierto que por muchos de esos caminos la presencia de ganado es escasa, pero en ningún caso ello justifica la apropiación de un terreno de dominio público.

La situación específica de cada una de las cañadas, cordeles y veredas que surcan los montes de la Axarquía es sin duda materia ajena a este texto, sobre todo por la inmensa cantidad de información y descripción que es necesario utilizar para definir las, constituyendo todo ello un valioso material con toponimia, historia, costumbres y prácticas ganaderas propias de un tratado monográfico. Básicamente tenemos una red con tres tipos de vías:

1) Las grandes **Cañadas Reales** de tránsito a escala regional, como la de Málaga a Motril, o Málaga a Granada, que atraviesan la Axarquía de oeste a este por el litoral (antigua calzada romana) y por el Corredor de Colmenar-Periana, respectivamente.

2) Las **veredas y cordeles de carácter comarcal**, que marcan los ejes principales de tráfico interior, unen todos los núcleos urbanos entre

sí, y los comunican por puertos y sierras con otras comarcas limítrofes. Constituyen la mayoría de la red, y la más interesante para usos compatibles de carácter turístico y ambiental.

3) Las **veredas y coladas locales**, que unen poblaciones cercanas, y a éstas con parajes rurales de su término municipal. Poseen longitudes cortas y a menudo acaban interrumpidas sin conexión.

Además del interés que se les aprecian como caminos, estas vías poseen a menudo zonas como descansaderos, pozos, abrevaderos y fuentes, elementos puntuales que en su día facilitaban el reposo y repostaje del ganado, y que ahora podrían recuperarse para un uso más lúdico, pero con muy similares funciones: áreas recreativas, parques y fuentes. En esta comarca no son muchos los descansaderos catalogados, pero junto a núcleos urbanos y cruces importantes tendrán que conseguirse espacios aptos para crear estas adecuaciones.

PLANES DE FUTURO

Aunque las propuestas de recuperación y acondicionamiento vienen de más atrás, en el año 2007 se unieron tres colectivos⁸ de la Axarquía para gestionar ante los organismos competentes (Consejería de Medio Ambiente y Ayuntamiento de Vélez Málaga) la creación de varias vías verdes en el entorno de Vélez y Torre del Mar, que discurrían por vías pecuarias, la ribera del Río Vélez y la antigua vía del ferrocarril suburbano. Todos los terrenos son de dominio público y discurren por lugares donde todavía el medio natural y agrario no están demasiado alterados, como las proximidades del Peñón de Almayate y el paraje natural del delta del río. Y ya en 2009 el Área de Urbanismo e Infraestructura del Ayuntamiento de Vélez ha acordado con GENA-Ecologistas en Acción la redacción conjunta de un **Plan Director de Caminos Verdes**, que marcará los diferentes trazados y actuaciones para establecer una red de recorridos pedestres y ciclistas, apoyándose en los carriles-bici urbanos ya existentes en Vélez y Torre del Mar, y conectando con los espacios antes citados, y con otras poblaciones como Almayate, Caleta y Trapiche.

El contenido de ese documento se aborda en un artículo específico para esta revista de María Victoria Naranjo Hiraldo, consta de las siguientes líneas:

Definición de las rutas

— Descripción de características deseables de ejecución de obras (geometría, dimensión, anchura, tratamientos de superficie)

— Adecuación del entorno y el terreno circundante, con especial énfasis en la repoblación de arbolado, revegetación de taludes, instalación de vallas y barre-

8. El Gabinete de Estudios de la Naturaleza de la Axarquía (GENA), el Comité Intercentros Educativos de Torre del Mar y la Sociedad de Amigos de la Cultura de Vélez.

ras disuasorias para vehículos a motor, equipamiento diverso (señalética, bancos, fuentes, circuitos de gimnasia).

— Paralelamente se pretenden desarrollar acciones de concienciación social para el uso de esos caminos: campañas escolares, programas de mejora de la salud, exposiciones, concursos y todo cuanto conlleve difundirlos.

La excelente gestión de algunos de los organismos públicos citados se ve parada intermitentemente por coyunturas (políticas o técnicas) complejas. Es conocida la situación crítica que tienen muchas de las actuaciones de la administración cuando afectan a la propiedad privada. Y máxime en estos tiempos donde el comercio de suelo y la edificación del territorio han generado inmensos beneficios privados, somos conscientes que muchos de los intereses particulares extienden su influencia en instancias oficiales. Éstos optan a menudo por la “no decisión”, retardando aún más lo que ya por sí mismo es un proceso burocrático lento.

El cambio de paradigma en la gestión de las políticas públicas que afectan el territorio ha de suponer, además de otro modelo de desarrollo y control, una prevalencia del interés general, de los usos sociales o colectivos del patrimonio común. La verdadera crisis inmobiliaria ha de suponer el fin de la escalada de acumulación de la propiedad privada innecesaria, de la multiplicación de los valores ficticios (del terreno y de los bienes construidos) ignorando el principal valor real que tienen, que es su función de vivienda. Más allá del urbanismo que dote de alojamiento a la población normal estabilizada, que en cada territorio (comarca, municipio) será aquella que pueda subsistir con sus recursos (producción, trabajo) e infraestructuras (sostenibilidad), la importancia de la gestión política del suelo será la que se ocupe de los espacios que doten a la comunidad de calidad de vida. Ellos deben complementar a los servicios públicos básicos propios de la sociedad del bienestar (sanidad, educación, seguridad y justicia), pero en la gestión del espacio de vida, urbano y rural, dentro de los cuales consideramos fundamentales las siguientes tipologías:

- Espacios naturales catalogados y protegidos
- Dominio Público Marítimo e Hidráulico (litoral, riberas de embalses, ríos y arroyos)
- Patrimonio histórico y arqueológico catalogado, de titularidad pública o concertada
- Caminos vecinales, rurales y de montaña
- Vías de ferrocarril en desuso
- Vías Pecuarias

La gestión de obras y servicios de los ayuntamientos es sin duda la más directa y adecuada para resolver muchas de las mejoras que los espacios

públicos (calles, parques, edificios emblemáticos), pues el flujo de demanda desde los ciudadanos y el retorno de aplicación del poder político y presupuestario es casi directo y da resultado a corto plazo. Claro que, como cualquier herramienta de poder entre personas cercanas, también puede ser aprovechado para favorecer intereses oscuros. Pero es innegable que si ponemos esperanza y energía en mejorar su calidad y transparencia, se evolucionará a mejores actuaciones. Las **obras municipales** hasta ahora se concentran en calles y plazas, de forma que cuando vienen posibilidades extras de financiación (en los años 90 con los fondos europeos, luego con los ingresos urbanísticos, y en estos dos últimos años con los planes de fomento del empleo del gobierno central) se remodelan todo tipo de aceras, saneamientos, viales y rotondas. Cualquiera que siga de cerca los proyectos en unos cuantos municipios (no solo lo que se airea en la prensa) sabe que se cuestiona a menudo la dudosa utilidad o idoneidad de la obra. Si se va un poco más allá, se concluye con que no importa que se construyan y destruyan sucesi-



Toros arando en la Vega de Río Seco

vamente los mismos pavimentos, bordillos o plazas, por no citar los sufridos árboles y menguantes jardines, el caso es facturar y que haya apariencia de progreso. Y en esa espiral que conocemos primero de Madrid y luego en Málaga, están ya muchos de los municipios medios y pequeños, que obviamente no citamos por respeto a lo que queda de autoridades democráticas. Debería cambiarse esa dinámica y abrir la inversión al territorio extenso, a la mejora ambiental de caminos, ríos, arroyos y otros espacios públicos, hasta ahora entregados al vertido de basuras y escombros. Y cuando nuestros colegas ingenieros se acuerdan de ellos, es para sellarlos con hormigón o piedras ciclópeas, que no es más que robarlos al sistema natural-rural para incorporarlos a la dinámica urbana.

Esperamos que la **sensibilidad ambiental** y el buen hacer presidan la gestión de los espacios naturales que nos quedan, entre los que sin duda las vías pecuarias son el **patrimonio caminero más rico, exten-**

so y auténtico. Lo contrario, además de un despropósito colectivo individualizable en los responsables políticos, sería incumplir la ley y los principios constitucionales.

Denominación y anchura según la Ley de Vías Pecuarias, de 23 de marzo 3/1995

La anchura oficial de las vías pecuarias es anterior a la creación del Sistema Métrico Decimal, por lo que sus dimensiones en varas o pies se han traducido en cifras caprichosas, que a menudo se redondean. Las coladas son las más variables, y dependen de la definición local o cada caso concreto.

Cañadas: 75 m.

Cordeles: 37,5 m.

Veredas: 20,89 m.

Coladas: 10 m. de media, variable entre 5 y 33 m.

Municipio	Denominación de vía pecuaria	longitud (m)	anchura	superficie (m2)
ALCAUCIN	CAÑADA REAL DE MALAGA A GRANADA	1993	75.00	149.475
ALCAUCIN	VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE GRANADA	2669	20.00	53.380
ALCAUCIN	VEREDA DEL CAMINO DE ALHAMA	2669	20.00	53.380
ALFARNATE	VEREDA DE ZAFARRAYA	3500	20.89	73.115
ALFARNATE	VEREDA DE ARCHIDONA O DEL FRAILE	2800	20.89	58.492
ALFARNATE	VEREDA DE ALFARNATEJO O DEL LAGAR DE OLMEDO	1500	20.89	31.335
ALFARNATE	COLADA O REPOSADERO DE LAS LISTAS	1200	100.00	120.000
ALFARNATEJO	CAÑADA REAL DE ALHAMA A ANTEQUERA	3500	75.22	263.270
ALFARNATEJO	COLADA DE ANTEQUERA	2500	33.44	83.600
ALFARNATEJO	VEREDA DE LA COSTA	5200	20.89	108.628
ALFARNATEJO	VEREDA DE ALFARNATE O DEL LAGAR DE OLMEDO	1100	20.89	22.979
ALGARROBO	VEREDA DEL CAMINO BAJO DE ALGARROBO	2000	20.89	41.780
ALGARROBO	VEREDA DE COMPETA A VELEZ	2300	20.89	48.047
ALGARROBO	VEREDA DE FUENTE ARIZA	2500	20.89	52.225
ALMACHAR	VEREDA DE LA CUESTA DEL OLIVAR	4500	20.89	94.005
ALMACHAR	VEREDA DEL CAMINO DE MALAGA	5500	20.89	114.895
ALMACHAR	VEREDA DE LAS LOMAS DE CUTAR	2000	10.45	20.900
ARCHEZ	VEREDA DE COMPETA	1000	20.89	20.890
ARCHEZ	COLADA DE SAYALONGA	1500	5.00	7.500
ARCHEZ	COLADA DE CORUMBELA	1500	12.00	18.000
ARCHEZ	COLADA DE CANILLAS	500	5.00	2.500
ARENAS	VEREDA DE MALAGA	655	20.00	13.100
ARENAS	VEREDA DE LA CARRERA	7300	20.00	146.000
ARENAS	COLADA DE CANILLAS DE ALBAIDA	7457	12.00	89.484
BENAMARGOSA	VEREDA DE VELEZ-MALAGA	7000	20.89	146.230
BENAMARGOSA	VEREDA DEL BORGE	4500	20.89	94.005
BENAMARGOSA	VEREDA DE MALAGA	3000	10.45	31.350
BENAMARGOSA	VEREDA DE LAS ZORRILLAS	3000	20.89	62.670
BENAMOCARRA	VEREDA DE LA CRUJIA	1200	20.89	25.068
BENAMOCARRA	VEREDA DE LAS PUERTAS A BENAMOCARRA	2400	20.89	50.136
BENAMOCARRA	VEREDA DEL CUCHARIN	1300	20.89	27.157
BENAMOCARRA	VEREDA DE DON MATEO	1300	20.89	27.157
BENAMOCARRA	VEREDA DE LA DEHESA	600	20.89	12.534
BORGE (EL)	VEREDA DE COLMENAR Y ENCINAS DE CORDOBA A ALMACHAR	2800	20.89	58.492
BORGE (EL)	VEREDA PASTORIL DE MALAGA A TOTALAN	1300	20.89	27.157
BORGE (EL)	VEREDA DE MOCLINEJO O DE LAS TAPIAS	3500	20.89	73.115
BORGE (EL)	VEREDA DE CUTAR	1100	20.89	22.979
BORGE (EL)	COLADA DE COMARES	2300	15.00	34.500
CANILLAS ACEITUNO	VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE GRANADA	2000	20.89	41.780
CANILLAS ACEITUNO	COLADA DE LA PE_A DEL REY	4800	12.00	57.600
CANILLAS ACEITUNO	COLADA DE ARENAS	4000	12.00	48.000
CANILLAS ACEITUNO	COLADA DE RUBITE Y PUERTO DE CANILLAS	5200	12.00	62.400
CANILLAS ACEITUNO	COLADA DE SEDELLA	2000	12.00	24.000
CANILLAS DE ALBAIDA	VEREDA DE LOS ERIALES	13000	20.89	271.570
CANILLAS DE ALBAIDA	VEREDA DE COMPETA	7000	10.45	73.150
CANILLAS DE ALBAIDA	VEREDA DEL CAMINO DE GRANADA	4500	20.89	94.005
CANILLAS DE ALBAIDA	COLADA DE ARCHEZ A SALARES	3500	12.00	42.000
CANILLAS DE ALBAIDA	COLADA DE CORUMBELA	2000	12.00	24.000
COLMENAR	CAÑADA REAL DE ALHAMA A ANTEQUERA	7000	75.22	526.540

COLMENAR	VEREDA DE COLMENAR A CASABERMEJA	3500	20,89	73.115
COLMENAR	VEREDA DEL LAGAR DEL PLEITO	2600	20,89	54.314
COMARES	VEREDA DE LA COSTA O DE RIOGORDO Y LOJA	7000	20,89	146.230
COMARES	VEREDA DE MALAGA A ANTEQUERA	2600	20,89	54.314
COMARES	VEREDA DE PERIANA O PEÑA DE HIERRO	300	20,89	6.267
COMARES	VEREDA DE LOMA DE LA SIERRA	5700	20,89	119.073
COMARES	COLADA DE BENAMEJI Y BENAMARGOSA	2300	15,00	34.500
COMARES	COLADA DE EL BORGE	2800	15,00	42.000
COMARES	COLADA DE CONCA	1200	15,00	18.000
COMPETA	VEREDA DE GRANADA A MALAGA	8600	20,89	179.654
COMPETA	VEREDA DE LAS MINAS Y COMPETA	2100	20,89	43.869
COMPETA	VEREDA DEL PUERTO DE LOS UMBRALES	4800	20,89	100.272
COMPETA	VEREDA DE FRIGILIANA	3200	20,89	66.848
COMPETA	VEREDA DE BENAMAYOR	4400	20,89	91.916
COMPETA	VEREDA DE VELEZ-MALAGA	2700	20,89	56.403
COMPETA	VEREDA DE LA LOMA DE LOS ORTICES	2200	20,89	45.958
COMPETA	VEREDA DE LA VENTA DEL VICARIO	4500	20,89	94.005
COMPETA	CORDEL DE LA LINDE CON OTIVAR	600	37,61	22.566
COMPETA	RAMAL DE LA VEREDA DE FRIGILIANA DIRECCION A TORROX	300	20,89	6.267
CUTAR	VEREDA DE RIOGORDO A VELEZ-MALAGA SEGUNDO TRAMO	1300	10,00	13.000
CUTAR	VEREDA DE ANTEQUERA	1295	10,00	12.950
CUTAR	COLADA DE LA PEÑA DE HIERRO PRIMER TRAMO	9347	8,00	74.776
FRIGILIANA	CAÑADA REAL DE MOTRIL A MALAGA	600	75,22	45.132
FRIGILIANA	VEREDA DE NERJA	4200	20,89	87.738
FRIGILIANA	VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE MALAGA	1700	20,89	35.513
FRIGILIANA	VEREDA DEL PUERTO DE LOS UMBRALES	4800	20,89	100.272
FRIGILIANA	VEREDA DE LA COSCOJA Y GRANADA	5800	20,89	121.162
FRIGILIANA	VEREDA DE COMPETA	4700	20,89	98.183
IZNATE	COLADA REALENGA	7000	5,00	35.000
MACHARAVIAYA	VEREDA DEL CAMINO DE MACHARAVIAYA A CHILCHES Y BENAQUE	4000	20,89	83.560
MOCLINEJO	VEREDA DE LA CUESTA DE GRANADILLA	6500	20,89	135.785
MOCLINEJO	VEREDA DE LA CUESTA DE QUIROS	4000	10,45	41.800
NERJA	CAÑADA REAL DE MOTRIL A MALAGA	15500	75,22	1.165.910
NERJA	VEREDA DE LAS MINAS Y COMPETA	11500	20,89	240.235
NERJA	VEREDA DE JABONEROS Y ALMUÑECAR	6800	20,89	142.052
NERJA	VEREDA DE LAS CUADRILLAS	6300	20,89	131.607
NERJA	VEREDA DE FRIGILIANA A MALAGA	800	20,89	16.712
NERJA	VEREDA DE FRIGILIANA A NERJA	1700	20,89	35.513
NERJA	VEREDA DEL CAMINO DEL CEMENTERIO	800	20,89	16.712
NERJA	CORDEL DE LAS VEREDAS	3800	37,61	142.918
PERIANA	CAÑADA REAL DE MALAGA A GRANADA	11300	75,22	849.986
PERIANA	VEREDA DE ALFARNATE	5500	20,89	114.895
PERIANA	VEREDA DE PERIANA AL BOQUETE	4700	20,89	98.183
PERIANA	VEREDA DE LA CANTILLANA Y VIÑUELA	4800	20,89	100.272
PERIANA	VEREDA DE MARCELO Y RIOGORDO	4500	20,89	94.005
RINCON DE LA V	REALENGA A VELEZ	3000	20,89	62.670
RINCON DE LA V	REALENGA DEL RINCON A BENAGALBON	4000	20,89	83.560
RINCON DE LA V	REALENGA DEL ARROYO DE BENAGALBON	1800	20,89	37.602
RINCON DE LA V	REALENGA DE LAS ERAS VIEJAS	2600	20,89	54.314
RINCON DE LA V	REALENGA DE MOCLINEJO	2500	20,89	52.225
RIOGORDO	CAÑADA REAL DE ALHAMA	4500	75,22	338.490
RIOGORDO	VEREDA DE LA COSTA	6000	20,89	125.340
RIOGORDO	VEREDA DE MARCELO A RIOGORDO	4500	20,89	94.005
RIOGORDO	VEREDA DE ANTEQUERA A VELEZ	7300	20,89	152.497
RIOGORDO	VEREDA DE ALFARNATE	5200	20,89	108.628
SALARES	VEREDA DE ARENAS A CANILLAS DE ALBAIDA	1019	20,00	20.380
SALARES	COLADA DE ALHAMA DE GRANADA (1º TRAMO)	10013	20,00	200.260
SAYALONGA	VEREDA DE BENAMAYOR O DE TORROX	2800	20,89	58.492
SAYALONGA	VEREDA DE CÓMPETA A VELEZ MALAGA	3800	20,89	79.382
SAYALONGA	COLADA DE TORROX	3200	15,00	48.000
SAYALONGA	VEREDA DE ARCHEZ A CORUMBELA Y SAYALONGA	4300	20,89	89.827
SEDELLA	COLADA DE GRANADILLOS O DE ARENAS	1800	12,00	21.600
SEDELLA	COLADA DE VELEZ-MALAGA A SEDELLA	5500	12,00	66.000
SEDELLA	COLADA DE SEDELLA A ALHAMA DE GRANADA	6300	12,00	75.600
SEDELLA	COLADA DE CANILLAS DE ACEITUNO	5000	12,00	60.000
SEDELLA	COLADA DE ROVITE Y PUERTO CANILLAS	5200	12,00	62.400
SEDELLA	LA COLÁDA	500	12,00	6.000
SEDELLA	COLADA DE LA CUESTA DE SALARES	500	12,00	6.000
TORROX	CAÑADA REAL DE MOTRIL A MALAGA	4800	75,22	361.056
TORROX	VEREDA DEL ANTIGUO CAMINO DE VELEZ	5000	20,89	104.450
TORROX	VEREDA DE LA COSCOJA A GRANADA	5000	20,89	104.450
TORROX	VEREDA DE COMPETA A FRIGILIANA	1300	20,89	27.157
TORROX	VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE GRANADA	5400	20,89	112.806
TORROX	VEREDA DE BENAMAYOR O DE TORROX	3600	20,89	75.204
TORROX	VEREDA DE SAYALONGA A FRIGILIANA	7800	20,89	162.942
TORROX	COLADA DE CALACEITE	1600	18,00	28.800
TOTALAN	VEREDA PASTORIL DE MALAGA	5200	20,89	108.628
TOTALAN	VEREDA DE OLIAS	500	20,89	10.445
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DE VELEZ-MALAGA A RIOGORDO	10000	20,89	208.900
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL CAMINO BAJO DE ALGARROBO	7500	20,89	156.675
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DE LA CRUJIA	3300	20,89	68.937
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL CAMINO VIEJO DE MALAGA	16000	20,89	334.240
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL CAMINO DE REMANENTE Y CUESTA DE GATOS	6000	20,89	125.340
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DE LOS PUERTAS A BENAMOCARRA	3500	20,89	73.115
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL CAMINO DE ALMAYATE A CUESTA DE GATOS	5500	20,89	114.895
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL ARROYO DE LOS ARQUILLOS	3000	20,89	62.670
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DE BENAJARAFE AL CAMINO DE MALAGA POR CHILCHES	6000	20,89	125.340
VÉLEZ MÁLAGA	VEREDA DEL CAMINO DE MACHARAVIAYA A CHILCHES	3300	20,89	68.937
VIÑUELA	VEREDA DE GRANADA	7000	20,89	146.230
VIÑUELA	VEREDA DE ANTEQUERA	8200	20,89	171.298
VIÑUELA	VEREDA DE PERIANA	4000	20,89	83.560
VIÑUELA	VEREDA DE VELEZ-MALAGA	5600	20,89	116.984
TOTAL 141 TRAMOS		581417		14.056.176