

Desamortización de vías pecuarias. Sevilla, 1945-1970

Antonio Martín García

*Doctor en Geografía y Licenciado en Derecho
Gerencia de Urbanismo
Ayuntamiento de Sevilla*

La degradación de los componentes del espacio natural y desconsideración de las referencias territoriales de pequeña escala definen la producción urbana, la extensión de la ciudad hispalense, a lo largo del siglo XX. Al menos tres factores posibilitan ese resultado: existencia de una poderosa burguesía agraria detentadora de considerable volumen de tierra y fuerte presencia, dominio, en el gobierno municipal; tardía incorporación de Sevilla a la planificación urbana, así como escasa ejecución, realización, de sus directrices y, por último, incapacidad colectiva para resolver o conducir los conflictos urbanos, las demandas ciudadanas, por cauces de racionalidad y solvencia que evitaran la ampliación desordenada, caótica, de la Ciudad sobre el Campo.

El escenario rural, el campo sevillano, en el primer tercio del siglo pasado tiene esta estructura: en cuanto a la propiedad, el 64,56% de la tierra estaba en manos del 6,1% de los propietarios con más de 100 Has.; en cuanto a parcelación y superficie, la excesiva concentración de la propiedad suele conllevar un escaso nivel de segregación par-

celaria, como demuestran estos valores: la gran parcela, a partir de 64 Has. bajo una misma linde, que numericamente sólo era algo más del cinco por ciento del total, se extiende por el 52,08% de la tierra del término municipal, mientras que las parcelas inferiores a 8 Has., (el 73,3% de todo el parcelario), ocupaba el 11,61% de toda la superficie agraria censada. Con estos datos queda confirmado tanto el nivel de concentración de la propiedad del suelo rústico como desechado el que, al menos hasta 1933, el campo sevillano estuviese dominado por un parcelario menudo y numeroso.

El medio urbano de comienzos del XX viene fotografiado por estas variables: fue un periodo prolijo en proyectos de extensión de ciudad (Plan de Ensanche de J. Talavera, 1918; Planos de I. Beyens, en 1914; Proyecto de Urbanización de Triana de S. Zuazo, 1924 y F. García-Marcadel en 1929; Memoria de Reformas de la Ciudad del Conde de Colombi en 1915; Memoria del Anteproyecto para el Ensanche de la Ciudad en 1930;...) de nula aplicación práctica que le impiden «constituirse en planes reguladores

o planes generales que adecuen definitivamente el crecimiento de la ciudad hacia el campo» (1). El crecimiento demográfico se acelera en una relación 3 a 1 respecto a la segunda parte del siglo XIX (de 1860 a 1900, Sevilla aumenta sus habitantes en 30.057 personas y, de 1900 a 1929, lo hace en 88.037 nuevos vecinos) y se deslocaliza, esto es, la periferia rústica, la no Ciudad, crece más que la Sevilla secular (Triana y Casco Antiguo intramuros) que retrocede, por haber tocado techo en su función de contenedora demográfica-residencial, en un 2,20%. En consecuencia, la ocupación del campo por arrabales, hábitat marginal, vivienda obrera en «paquetes» aislados, apoyados sobre los caminos y vías pecuarias, carentes de la mínima infraestructura de urbanización e impulsados por la urgente necesidad de cobijo o habitación, por indigna o modesta que fuese, es el modelo de producción urbana que será mayoritario en Sevilla, desde mediados y hasta el último cuarto del siglo XX.

Tanto la consolidación de esta praxis urbanística como la fagocitación de las preexistencias rústicas, de los elementos estructurales no privados del territorio, se facilitan por el sistema de propiedad dominante, como vamos a demostrar a continuación.

Crecimiento urbano y suelo rústico

La etapa 1940-1950 vino a representar la consolidación y acentuación del modelo centrífugo y desarmónico del crecimiento urbano, apoyándose en tres instrumentos:

1. El planeamiento versus acuerdos de política urbana creadores de ciudad, en tanto que el primer Plan General de Ordenación, aprobado en 1946 junto con sus Ordenanzas, es materialmente inexistente, dada la

nula ejecución de sus directrices, y desplazado, sustituido, en cambio, por acuerdos con incidencia real sobre el territorio e incoherentes con aquél, a saber: Ordenanzas de Policía de la Construcción de 1949 (que, entre otros extremos, eliminaba los límites entre suelo edificable / suelo rústico previstos en el Plan General) y Acuerdos de la Comisión Permanente Municipal (de 6 de junio de 1945 y 5 de abril de 1946), paradigmas de «la contradicción entre una serie de estímulos al crecimiento y la falta de control urbanístico, de donde resulta un espacio caótico» (2).

2. La siembra estratégica de piezas no agrarias, los grandes espacios de actividad productiva, predominantemente públicos, en el territorio, y previo a lo residencial, consolida la localización más exterior y desarticulada de lo urbano: Hytasa (1937); S.A.C.A. (1941); Elcano (1945); I.S.A. y C.A.S.A. (1946); ... verdaderos inductores de colonización «urbana» de lo agrario, por cuanto, apoyados en sus paredes, se formarán asentamientos de mano de obra, germen de futuros y densos barrios obreros: Bellavista, San Jerónimo, Cerro del Águila, entre otros muchos.

3. La edificación pública desaforada y la permisividad ante la marginalidad constructiva fue la respuesta oficial al notable incremento demográfico, básicamente debido a la emigración rural provincial. Así, la autoconstrucción no tuvo en Sevilla una práctica espacial selectiva, sino que llegó a convertirse en la forma habitual de edificación. Estuvo presente en el ensanche burgués del Este —Nervión— donde se construyeron, sin autorización ni intervención de técnicos municipales, más de setecientas viviendas de nueva planta entre 1942 y 1946, como en los núcleos más humildes: Árbol Gordo, Pino Montano, Torreblanca, La Barzola...

(1) González Cordón, A. (1985). *Vivienda y Ciudad. Sevilla, 1849-1920*. Sevilla. Ayuntamiento, Centro de Documentación Histórica.

(2) Tomé, S. (1988). *Oviedo. La formación de la ciudad burguesa, 1850-1950*. Oviedo. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias.

La segunda de las formas recurrentes para atender al grave problema de la vivienda (en 1950 las familias sin hogar superaban las 12.000 unidades) (3) fue el de las actuaciones públicas, a través de «paquetes» residenciales autónomos y exentos, entre los que el proyecto de Amate, promovido por el Estado y Ayuntamiento, representa una buena muestra de la cultura antiurbana de la época.

Desde una perspectiva global del sistema territorial campo-ciudad nos interesa destacar dos axiomas:

1. Los acontecimientos, no sólo propiamente rurales sino también de expectativas urbanas, desarrollados en los quince años que separan 1933 de 1948 modifican más la estructura agraria de Sevilla que el medio siglo transcurrido desde 1872 a 1933, como se deduce de estos datos: la parcelación rural creció un 35% y las parcelas inferiores a 2 Has. lo hicieron en un 50%; a la vez, los propietarios de más de 100 Has. disminuyeron en un 40%.

2. Son las actividades y usos urbanos y la ampliación de sus escalas, justificados por el crecimiento demográfico (de 1930 a 1950, la población crece un 64,82%) y fundamentados en la práctica social y administrativa, los que modifican la estructura secular agraria del municipio: caserío y edificaciones «rústicas» aumentaron su presencia en una proporción de 3 a 1.

Como hemos sostenido, ya en esta etapa incipiente de la ampliación de la ciudad, «el campo ha comenzado a ser dominado, colonizado, invadido salvajemente por lo urbano, al ser planteados ambos como subsistemas paralelos, pero excluyentes» (4). La presencia de uno anula al otro en las grandes

conurbaciones, imponiéndose el más dinámico y rentable, la ciudad, sobre el más estático y lento en la reproducción económica, el campo. En este escenario hay que interpretar la desamortización de las vías pecuarias que, como veremos, comienza a desarrollarse en éste momento, previa su consideración como «innecesarias», en cuanto a sus dimensiones originales y legales, e incompatibles entonces con la expansión de lo urbano.

Si bien, lo de innecesaria resultó ser el efecto, la consecuencia, que no la causa, pues no sólo las vías pecuarias, de amplia continuidad y calado, en general, vieron reconducido su uso primario (de red para tráfico ganadero a viario para transportes motorizados), también la red de caminos rurales se utilizó como apoyo oportunista, y barato, del crecimiento urbano más exterior. Sin embargo, a diferencia de lo ocurrido con los caminos, las vías pecuarias, previa a su absorción por «lo urbano», sufrieron un doble proceso de erosión y difuminado en su capacidad de estructurantes del territorio:

- Utilización como asentamientos residenciales esporádicos, de urgente necesidad y sin otra alternativa para sus ocupantes que, en algunos casos (Valdezorras, Aeropuerto Viejo...) terminaron consolidándose como hábitat marginal, más o menos estables, para, posteriormente, ser reconocidos, legalizados, por el planeamiento. Es el modelo urbano de vías pecuarias, cuya edificación inicial, precaria y efímera, estaba constituida por chozas y chabolas, «viviendas», y cuya presencia documentada, en 1956, era la siguiente:

- Cañada Real de Poco Aceite: 28 viviendas.

- Cañada Real de Pero Mingo y de Palmet: 255 viviendas.

- Cañada Real de la Armada: 269 viviendas.

- Vereda de la Rinconada: 73 chozas.

- Apropiación privada, mediante agregación parcial de las vías pecuarias a las fincas rústicas de particulares. Ambos procesos, ocupación residencial e intrusión agraria privada en estos bienes comunales, son descri-

(3) El problema de la vivienda es un conflicto no resuelto en Sevilla durante todo el siglo XX. Véase al respecto: Martín García, A. (1993). «Necesidades de viviendas y suelo residencial en la ciudad de Sevilla». En Catastro, n.º 18, págs. 78-87.

(4) Martín García, A. (1996). Sevilla (1872-1994), Ciudad y Territorio. De lo local a lo metropolitano. Sevilla. Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.

tos así: «las anteriores construcciones en ningún caso impiden la circulación o acceso a las fincas rústicas colindantes, ni aún siquiera a los predios pertenecientes a dichas veredas que, de hecho, han sido agregados a ellos e incorporados a las fincas rústicas por sus propietarios» (5).

La claridad y rotundidad del documento nos evita cualquier comentario que mejore lo expresado.

Red municipal de vías pecuarias

Adelantemos que, tanto el plano adjunto de la Red de Vías Pecuarias de Sevilla como los distintos cuadros, son el resultado del análisis de los Expedientes de Deslinde, Amojonamiento y Parcelación instruidos por la, entonces órgano competente, Dirección General de Ganadería (6). Tales expedientes lo componían tres documentos básicos: Acta de Deslinde y Parcelación, Plano de la Vía Pecuaria, a escala 1:2.000 y Carta de Pago por la compra de la parcela adjudicada como sobrante y/o multa por intrusión ilegal.

El modelo de Red de Vías Pecuarias descubierto con su mapificación se caracteriza por:

- Dominio de los tipos de vías de mayor calado territorial, esto es, Cañadas y Cordeles, sobre todo.
- Fuerte estructura radial que determinará, en una primera fase de desarrollo urbano, el dibujo, igualmente radiocéntrico, del sistema viario motorizado. Así, vías pecuarias son hoy día, por ejemplo, Avda. Luis Montoto (nº.10, del plano),

Eduardo Dato (nº.2 y 16), Avda. La Palmera (nº. 11 y 18), Dr.Fedriani (nº. 4), Kansas City (nº. 8)...

- Asimismo, la Red dibuja un sistema circular de comunicación, parcialmente incompleto, con tres reproducciones casi nítidas: el perímetro amurallado de la ciudad secular es bordeado por el extremo de la Cañada del Bodegón de las Cañas; el semicírculo oriental intermedio, que delimitaba la Cañada Real de Poco Aceite y el Cordel de Tablada, se consolida hoy por ser la Ronda del Tamarguillo-María Auxiliadora y, por último, la semiesfera más exterior por el Este y Noreste, que discurre sobre la línea del término municipal de Sevilla con Alcalá de Guadaíra y Carmona, en su día recorrido por Cañada Real de Pero Mingo y de la Escalera (no plasmada, esta última, en el plano por tener un trazado más desplazado) es, actualmente, el viario urbano circular de cierre y engarce entre la A-92 y la SE-30.

No es excesivo sostener que la red viaria urbana de Sevilla de finales del siglo XX, aquella que se ejecuta tras el Plan General de Ordenación de 1987 y justifica, sobre todo, por la celebración de la Exposición Universal de 1992, se apoya, mayoritariamente, en las vías pecuarias que recorrían el término municipal, hasta el punto que el modelo de movilidad motorizado actual es clónico de la red de vías pecuarias existentes, y poco modificado, hasta 1950.

- La importancia de Sevilla en el tráfico comercial agrario y ganadero, más allá de la función original de las vías pecuarias como soporte de la transhumancia, queda subrayada, además de por la tupida malla de la Red Pecuaria, radial y semicircular, y por el dominio de las vías de gran anchura, por la fuerte presencia, tanto numérica como dimensional, de Descansaderos, esto es, lugares para el descanso y alimentación del ganado (prados o dehesas donde pastaban los animales), al tiempo que lugares de compra-venta ó comercio ganadero. Se trata de los espacios más amplios, irregulares y no lineales, sin numeración en el plano (salvo el

(5) Expdte. 500/56. Archivo Administrativo Municipal. Obras Públicas.

(6) En la actualidad, las Vías Pecuarias, a nivel de Estado, dependen de la Dirección General para la Conservación de la Naturaleza; si bien, para el caso de Andalucía, es competencia transferida a la Junta que, por Acuerdo del Consejo de Gobierno (BOJA nº.74, año 2001), ha aprobado un Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de Andalucía.

Plano 1
Red de Vías Pecuarias de Sevilla



Cuadro 1
Vías pecuarias clasificadas. Término municipal de Sevilla

Nº	Denominación	Anchura legal (m)	Long. aprox. (m)
1	Cañada Real de Poco Aceite	75,22	11.000
2	Cañada Real del Juncal	75,22	4.000
3	Cañada Real de Pero Mingo y de Palmete.....	75,22	15.300
4	Cañada Real del Bodegón de las Cañas o de Córdoba a Sevilla..	75,22	11.500
5	Cañada Real de la División del Término de Carmona	75,22	900
6	Vereda de la Rinconada.....	20,89	1.800
7	Cordel de Brenes y Cantillana	37,61	4.200
8	Cordel del Camino de la Fuente del Arzobispo o de la Carretera Nueva de Carmona	37,61	9.900
9	Cañada Real de la Escalera	75,22	1.400
10	Cordel de la Carretera de Alcalá de Guadaíra	37,61	8.600
11	Cordel del Sur o de la Carretera de Cádiz	37,61	2.000
12	Cordel de Tablada	37,61	2.300
13	Cordel de Triana	37,61	3.300
14	Cordel de Campogaz	37,61	2.000
15	Cordel del Patrocinio.....	37,61	1.800
16	Vereda del Puente Horadada.....	20,89	2.650
17	Colada de S. Juan de los Teatinos.....	15,00*	3.100
18	Cañada Real de la Armada	75,22	3.900
19	Cañada Real de la Isla Menor	75,22	1.800
20	Vereda del Rayo.....	20,89	3.000
21	Colada del Vado de S. Juan de los Teatinos.....	20,89	5.000
22	Vereda de los Espartales	20,89	3.000
23	Vereda del Alamillo o de la Barqueta.....	20,89	2.860
24	Descansadero del Prado de San Sebastián.....	600,00	600
	Total.....		105.910

* Ancho de la calle (C/ Avión Cuatro Vientos).

de El Prado de San Sebastián, de mayor extensión, 36 Has., y localización más central) que ocupaban una superficie total municipal de 50,5 Has.

- El número de vías pecuarias de Sevilla, 23 más 7 descansaderos, recorren el término municipal durante 105,91 kms. (véase Cuadro nº. 1) y cubrían una superficie legal total de 522,38 Has. Junto a la importancia cuantitativa de los datos, llama la atención su escasa coincidencia con los manejados por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía : a saber, 32 vías pecuarias (incluidos 10 descansaderos/abre-

vaderos); 92 kms. de longitud y 468 Has. de superficie (7).

Desamortización de vías pecuarias

Desde mediados de los cincuenta y hasta 1970 hemos podido inventariar, de acuerdo

(7) Las Vías Pecuarias en Andalucía. Oportunidades de tratamiento a nivel territorial. Sevilla. Consejería de Obras Públicas. y Transportes, Dirección Gral. de Ordenación del Territorio, 1991.

Cuadro 2
Desamortización vías pecuarias deslindadas. Sevilla, 1954-1970

Año	Vía Pecuaria	Superficie (m ²)	Precio (ptas)	Ptas/m ²
1961/2	C. R. de Pero Mingo y de Palmete.....	355.886,00	578.495,60	1,63
1961	C. R. de Poco Aceite	10.030,00	401.200,00	40,00
1961	Cordel Fuente del Arzobispo.....	113.280,00	284.395,55	2,51
1955	C. R. de la Escalera.....	88.151,00	88.151,00	1,00
1956	C. R. de la Armada.....	154.761,00	7.329.757,00	47,36
1970	C. R. de la Armada.....	18.307,00	2.366.500,00	129,00
1962	Vereda del Rayo.....	23.504,00	35.134,80	1,49
1962	Vereda de los Espartales.....	63.745,00	64.918,00	1,02
1965	C. R. de la Isla Menor.....	73.727,00	1.746.736,00	23,69
1968	C. R. de la Isla Menor.....	1.495,00	186.875,00	125,00
1955	C. R. del Bodegón de las Cañas.....	241.365,00	1.081.141,10	4,48
1954	Descansadero Prado S. Sebastián	153.483,00	575.561,25	0,27
	Total.....	1.297.734,00	14.738.865,30	11,36

con las fuentes descritas, un importante proceso de desamortización y privatización oficial, esto es, documentado, de las vías pecuarias en el término municipal de Sevilla.

La base legal del proceso de adelgazamiento de tales dominios públicos fue el Reglamento de Vías Pecuarias de 1944 (BOE nº 45) y el Proyecto de Clasificación de Vías Pecuarias de Sevilla, aprobado por O.M. de 17 de febrero de 1947 (BOE nº 60). En concreto, el art. 28 del Reglamento señala que «tendrán derecho preferente para adquirir los terrenos de vías pecuarias propiedad del Estado, por haber sido clasificadas como *innecesarias*, o de los sobrantes de las que lo fueron como *excesivas*, los propietarios colindantes, en los trozos que lo sean con aquellas...».

Junto al citado precepto, muy favorable para la privatización de estos dominios públicos, el referido Reglamento tuvo otra aportación en el mismo sentido; a saber, la contradicción existente entre el art. 1, que declaraba las vías pecuarias *imprescriptibles* para su apropiación el tiempo que hubieran sido ocupadas («... ni en ningún caso podrán legitimarse las usurpaciones de que hayan sido objeto...»), y lo dispuesto en el art. 2, por el que la Administración, incluida la Local, podrá reivindicar las vías pecuarias *usurpa-*

das, cualquiera sea su fecha de ocupación («... salvo los casos en que se haya *legitimado*, haciéndose la adquisición irrevindicable...»).

Tan nítida y sustantiva incoherencia legal, la jurisprudencia lo resuelve favoreciendo el cambio firme a manos de aquellos particulares que habían invadido estos dominios públicos, pues, «El Tribunal Supremo optó por aplicar el Reglamento ya derogado de 1924 y lo hizo reiteradamente señalando que no diciendo las normas vigentes cuales son los medios que legitiman las usurpaciones debe aplicarse el Derecho anterior, según el cual los detentadores de terrenos pertenecientes a vías pecuarias adquieren derecho sobre los mismos si acreditan su posesión quieta, pacífica e ininterrumpida durante treinta años; también la inscripción en el Registro de la Propiedad legitima la posesión de los particulares, privando a los correspondientes terrenos de su primitivo carácter de vías pecuarias, se aplica pues a las vías pecuarias un dominio público relajado» (8).

(8) Manteca Valdelande, V. (1995). «Las vías pecuarias: evolución y normativa actual» En *Agricultura y Sociedad*, nº 76, págs. 153-186.

Cuadro 3
Superficie ocupación ilegal de vías pecuarias deslindadas. Sevilla

Año	Vía Pecuaria	Superficie (m ²)
1956	Cañada Real de Pero Mingo	271.826,00
1957	Cordel de la Fuente del Arzobispo	18.206,00
1956	Cañada Real de la Armada	105.105,00
1961	Cañada Real del Bodegón de las Cañas	70.161,00
	Total	465.298,00

El despliegue de los citados instrumentos administrativos, legales y jurisprudenciales dio como resultado (véase cuadro n.º 2), el pase a manos privadas de más de 129 Has. de suelo de vías pecuarias deslindadas, por los que el Estado ingresó casi 15 Millones de Pesetas de la época. A la anterior superficie hay que sumarle otras 46,53 Has. de estos dominios públicos que, mediante ocupación ilegal previa al deslinde, terminan siendo propiedad de particulares.

Por orden decreciente de importancia, las vías pecuarias más afectadas por la desamortización fueron: C.R. de Pero Mingo o de Palmete con casi 36 Has. disminuídas (n.º 3, véase plano); C.R. del Bodegón de las Cañas o de Córdoba a Sevilla reducida en 24 Has. (n.º 4) y, con 17 Has., C.R. de la Armada, que sufre una actuación doble, en 1956 y 1970 (n.º 18).

Estos datos ponen de manifiesto que, curiosamente, son las vías pecuarias más exteriores a lo urbano y, por ende, las menos afectadas por la presión de los usos no agrarios, las que soportan una minoración superficial mayor, lo cual pone en entredicho que el móvil de la difuminación y privatización de estos dominios públicos fuese el ensanche de la ciudad ó la incompatibilidad con infraestructuras para el desarrollo urbano. Antes al contrario, cabe sostener que son las usurpaciones, las ocupaciones ilegales de los agricultores, además de la presencia de pequeños núcleos de asentamientos marginales y efímeros, utilizados como justificación, junto a normas y costumbres socioculturales dominantes y proclives, las que

hicieron posible tan importante proceso de fagocitación de las vías pecuarias hispalenses.

Otro fenómeno que llama la atención en el cuadro n.º 2 es la divergencia, hasta el punto que cabe hablar de volatilidad, de precios de adjudicación de las parcelas sobrantes, teniendo en cuenta que se producen no sólo en el mismo ejercicio y/o en años muy próximos, sino sobre idéntico bien (suelo rústico), igual oferente (el Estado) y localización (municipio de Sevilla). Y así, por ejemplo, nos encontramos: 1955, 1 ptas/m² en la C.R. de la Escalera y 4,48 ptas/m² en la del Bodegón de las Cañas, cuando, un año más tarde, en 1956, se valora en 47,36 ptas/m² en la C.R. de la Armada. En la década siguiente, se mantiene tal incoherencia de precios, a saber: 1,63 ptas/m² en la C.R. de Pero Mingo y Palmete y 40,00 ptas/m² en la de Poco Aceite, y ello en el mismo ejercicio de 1961. Tales diferencia, más que notables, son difíciles de explicar desde un análisis racional (y sorprende que, en ninguno de los expedientes de valoración consultados, se haga mención alguna a precios previos o de referencias, en otras tantas vías pecuarias donde se produjeron loteamientos de parcelas de dominio público), de ahí que sólo podamos atribuir este hecho a razones de tipo inmaterial o político, que se nos escapan.

Del cuadro n.º 3, nos interesa destacar, junto a la considerable superficie (46,53 Has.) de las ocupaciones ilegales en suelos de vías pecuarias, el dato de que sean en los dominios públicos más desamortizados

Cuadro 4
Beneficiarios (+1 Ha.) por desamortización y ocupación de vías pecuarias deslindadas. Sevilla, 1954-1970

Año	Beneficiario	Superficie (m ²)	N.º V. P.	Tipo
1961	D. José Ruiz Ternero Salvago	42.417,00	3	Adjudicación
1956	D. José Ruiz Ternero Salvago	41.912,00	3	Ocupación
1961	Hijos de D ^a .M ^a .del C. Alcalá Hemke	19.994,00	3	Adjudicación
1961	D. Federico Crespo Camino y hermanas.....	82.947,00	3	Adjudicación
1956	D. Federico Crespo Camino y hermanas.....	8.217,00	3	Ocupación
1961	D. Antonio Alcalá Hemke.....	21.582,00	3	Adjudicación
1955	D. Antonio Alcalá Hemke.....	8.195,00	9	Adjudicación
1961	D. Rafael Beca Gutiérrez.....	81.903,00	3	Adjudicación
1955	D. Rafael Beca Gutiérrez.....	36.328,00	9	Adjudicación
1961	D. Hermenegildo García Verde.....	40.555,00	3	Adjudicación
1962	D. Andrés Alonso Boge	23.212,00	3	Adjudicación
1963	D ^a . Rosario del Valle Fernández	33.587,00	3	Adjudicación
1961	D. Francisco Somé Gilbert	7.800,00	8	Adjudicación
1962	D. Francisco Somé Gilbert	33.875,00	22	Adjudicación
1961	D. José Bustamante y Sánchez	9.511,00	8	Adjudicación
1962	D. José Bustamante y Sánchez	14.570,00	22	Adjudicación
1961	D. Mel. e Ildfso. Marañón Sainz de R.	32.529,00	8	Adjudicación
1957	D. Mel. e Ildfso. Marañón Sainz de R.	15.100,00	8	Ocupación
1955	Sra.Vda. de López Balnes	36.599,00	9	Adjudicación
1965	Sra.Vda. de Murube	18.879,00	19	Adjudicación
1955	D. Miguel Maestre y Lasso de la Vega.....	112.304,00	4	Adjudicación
1955	Cía. Unión Fabril	11.160,00	4	Adjudicación
1961	Cía. Unión Fabril	8.000,00	4	Ocupación
1955	CROSS, S.A.	8.130,00	4	Adjudicación
1961	CROSS, S.A.	9.430,00	4	Ocupación
1961	Ministerio del Aire (Aerop.de S.Pablo).....	62.160,00	8	Adjudicación
1965	Excma. Diputación de Sevilla.....	19.939,00	19	Adjudicación
1956	Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.....	10.933,00	18	Adjudicación
1962	Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.....	23.504,00	20	Adjudicación
1955	Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.....	26.653,00	4	Adjudicación
1954	Excmo. Ayuntamiento de Sevilla.....	575.561,25	24	Adjudicación
	Total.....	1.477.486,25		

(C.R. de Pero Mingo y de la Armada) donde la invasión, y posterior agregación a los predios privados, alcanzó sus valores más altos: 27,18 y 10,51 Has., respectivamente. Conviene recordar que estos valores sólo van referidos a aquellas vías pecuarias deslindadas; si bien, es razonable pensar que no fue un fenómeno exclusivo de ellas, por lo que

los resultados expuestos han de tomarse desde un sesgo relativo, pues la valoración absoluta del proceso nunca la tendremos, dado que la totalidad de la red pecuaria de Sevilla no fue objeto de deslinde, no sólo en aquella época, tampoco hoy. Y era en el momento del deslinde cuando la ocupación ilegal emergía administrativamente, lo que

conllevar a la Dirección General de Ganadería a actuar, casi siempre, con la imposición de una multa al intruso y por un importe entorno al 20% del precio de adjudicación de las parcelas sobrantes.

En el cuadro nº 4 hemos expresado los grandes beneficiarios de la privatización de los dominios públicos en el periodo de análisis (aquellos que acrecentaron sus patrimonios en más de 1 Ha.)

Con los datos del cuadro nos encontramos, ahora sí, en condiciones de confirmar dos hechos relevantes:

1.º Los grandes beneficiarios de la desamortización de las vías pecuarias, en el periodo 1954-1970, fueron, como quizás no podía ser de otro modo en una Ciudad con tan alto grado de concentración de la propiedad agraria, los propietarios de más de 100 Has., esto es, la gran burguesía rural sevillana, a su vez con fuerte presencia en la vida oficial de la Ciudad (9).

2.º Cabe constatar que, si bien los suelos de dominio público que pasaron a ser, simplemente, suelo público por su adjudicación a distintas Administraciones (Ministerio del Aire, Diputación y Ayuntamiento) no fue desdeñable, (casi 72 Has., lo que representó poco más del 48% de la superficie del total de grandes beneficiarios), sí merece ser calificado de insuficiente, sobre todo teniendo en cuenta que, el párrafo 2º del artículo 28 del Reglamento de Vías Pecuarias de 1944, antepone el derecho preferente de Ayuntamientos y Entidades oficiales sobre el de los

propietarios particulares colindantes, «cuando los terrenos enajenables correspondan a zonas edificables por quedar comprendidos en el casco urbano o de ensanche de las poblaciones...»

Así pues, tanto el escaso ejercicio de su derecho de adquisición preferente por parte del sector público, que se tradujo en mayor oportunidad a favor de los particulares, como el no deslinde, amojonamiento y parcelación de las vías pecuarias más centrales en la red y próximas no sólo al consolidado urbano de la época, también a la zona afectada por el primer crecimiento extramuros de la Ciudad, impidió que Sevilla incorporara, en buenas condiciones de compra, cuantioso patrimonio municipal de suelos sobrantes de los dominios públicos de su término, con los que hubiese abordado una mejor planificación urbano-territorial y atención eficaz a las demandas ciudadanas largo tiempo postpuestas.

Conclusiones

1.ª El proceso de difuminación y/o minoración de las vías pecuarias como dominios públicos rústicos es anterior a su justificación administrativa y ratificación mediante los expedientes de deslinde. La costumbre de invadir las primero y apropiárselas después, sobre todo por los agricultores, y la utilización de tales espacios «de nadie» para encauzar y localizar problemas urbanos no resueltos por la Ciudad, básicamente el de la vivienda, constituyen los factores sociales previos empleados en su eliminación.

2.ª Tanto la densidad de la Red de Vías Pecuarias como su dimensión superficial indican la importancia de Sevilla como centro agrario y ganadero del Sur de España hasta bien entrado el siglo XX. A su vez, se trata, sin duda, de la ciudad andaluza, de gran tamaño, más condicionada por la fuerte concentración de la propiedad rústica para su planificación y modernización urbana.

3.ª El modelo de red de vías pecuarias se proyecta hoy traducido, exclusivamente, en

(9) Consúltense la página 424 de mi libro: Sevilla (1872-1994), Ciudad y Territorio, ... y, de su contraste con el cuadro nº 4 de este documento, se deducirá que: D. Miguel Maestre y Lasso de la Vega (que actuaba como representante de su esposa, D.ª María Jesús Benjumea Lora en las adjudicaciones de dominios públicos), Hnos. Marañón, D. José Bustamante, D. Francisco Somé, Hnos. Crespo Camino y D. José Ruiz, todos ellos aparecen, en el Catastro Topográfico Parcelario de 1945-48, del Instituto Geográfico Catastral, como propietarios agrarios del término municipal de Sevilla de más de 100 Has. El caso de D. Rafael Beca no es excepcional pues, si no aparece censado en Sevilla, es porque sus fincas (que hacen límites con las vías pecuarias 3 y 9) están dentro del término de Alcalá de Guadaíra.

red viaria urbana, lo que confirma el fuerte impacto territorial de aquellas y la amplia cobertura de movilidad ofrecida.

4.^a El proceso de desamortización oficial de vías pecuarias tuvo en Sevilla una nota destacada: tanto las herramientas jurídico-administrativas y jurisprudenciales desplegadas como las características socio-económicas de la Ciudad, favoreció que el lógico cambio de dominio público a patrimonio municipal concluyera, mayoritariamente, en el pase de dominio público a propiedad privada.

5.^a Sevilla perdió, colectivamente, como Ciudad, otra oportunidad, y no es la única a lo largo del siglo XX, de rentabilizar sus potencialidades (en este caso, la profusa red de dominios públicos) y obtener un sistema urbano-territorial más coherente y equilibrado. ■

Bibliografía

ANDALUCIA. Dirección General de Ordenación del Territorio (1991). *Las Vías Pecuarias en Andalucía. Oportunidades de tratamiento a nivel territorial*. Sevilla. Junta de Andalucía.

GONZÁLEZ CORDÓN, A. (1985); *Vivienda y Ciudad*. Sevilla, 1849-1920; Ayuntamiento, Centro de Documentación Histórica; Sevilla.

MANTECA VALDELANDE, V. (1995); *Las vías pecuarias: evolución y normativa actual*; En *Agricultura y Sociedad*; n.º.76; págs. 153-186.

MARTÍN GARCÍA, A. (1993); *Necesidades de viviendas y suelo residencial en la ciudad de Sevilla*; En *Catastro*; n.º 18; págs. 78-87.

MARTÍN GARCÍA, A. (1996); *Sevilla (1872-1994), Ciudad y Territorio. De lo local a lo metropolitano*; Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos; Sevilla.

TOMÉ, S. (1988); *Oviedo. La formación de la ciudad burguesa, 1850-1950*; Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias; Oviedo.