

proyecto

**Resumen Estudio Vías
Pecuarias y Caminos Públicos
en la Sierra Minera de
Cartagena – La Unión**

JARA

Cartagena-La Unión 2004

Indice

1.- INTRODUCCIÓN	3
2.- LAS VIAS PECUARIAS EN LA SIERRA MINERA.....	4
2.1.- Recopilación de datos documentales y cartográficos históricos.....	4
2.1.1.- Fondo Documental.....	5
2.1.2.- Clasificaciones	6
2.1.3.- Archivo de Vías Pecuarias	7
2.2.- Características de la Red de Vías Pecuarias	8
2.3.- Tramos de Vías Pecuarias propuestas para el desarrollo de itinerarios.....	11
3.- LOS CAMINOS PUBLICOS EN LA SIERRA MINERA	21
3.1.- Recopilación de datos documentales y cartográficos.....	21
3.1.1.- Red de Caminos en los Bosquejos Planimétricos.....	22
3.1.2.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico del Instituto Geográfico (1.935-1.945)....	23
3.1.3.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico Nacional 1ª Edición	24
3.1.4.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico Nacional 2ª Edición	24
3.2.- Criterios de selección de caminos de interés educativo y cultural.....	25
3.3.- Caminos propuestos para el desarrollo de itinerarios.....	28
4.- PRINCIPALES RESULTADOS.....	32
4.1.- Vías Pecuarias	32
4.1.1.- Deslinde de Vías Pecuarias	33
4.2.- Caminos Públicos.....	34
4.3.- Diagnósis.....	35

1.- INTRODUCCIÓN

Entre otros objetivos, el Proyecto *Jara* pretende inventariar los recursos susceptibles de ser utilizados en la actividad turística (ecoturismo y turismo cultural), entre los que está la recuperación y uso de los caminos y de la red de vías pecuarias, un entramado de caminos hoy perdido y abandonado, de titularidad pública, que tiene además valor como corredores naturales que conectan y evitan el aislamiento de los diferentes espacios naturales. Entre los objetivos concretos, el proyecto incluye:

- Recuperar las vías pecuarias y caminos públicos de interés eco-cultural.
- Posibilitar la interconexión y uso turístico de los espacios de interés natural o cultural de la zona.
- Promover el uso sostenible del patrimonio natural y cultural de la Sierra Minera, incrementando el número de visitantes.

Las acciones que se han llevado a cabo son:

- Recopilación datos históricos basados en documentos escritos y cartográficos.
- Trabajo de campo de identificación de la red de vías existentes, recorrido y caracterización.
- Gestión para el deslinde de vías pecuarias a cargo de la administración regional.

2.- LAS VIAS PECUARIAS EN LA SIERRA MINERA

2.1.- RECOPIACIÓN DE DATOS DOCUMENTALES Y CARTOGRÁFICOS HISTÓRICOS

En el estudio de las vías pecuarias es fundamental la recopilación de datos documentales, concretamente del *Fondo Documental de Vías Pecuarias de la Región de Murcia*, de la Dirección General del Medio Natural de la Consejería de Industria y Medio Ambiente, a la que se agradece su aportación. Dicho Fondo Documental se organiza por municipios, mismo ámbito en el que se realiza el acto administrativo de clasificación de las vías pecuarias. Este Fondo Documental recoge documentación dispersa por diversos archivos, organismos y publicaciones, entre los que se pueden destacar:

ARCHIVO	ORGANISMO
Archivo Histórico Nacional, Sección Mesta	Archivo Histórico Nacional
Archivo de Montes de la Comunidad Autónoma de la Región Murcia	Consejería de Industria y Medio Ambiente
Biblioteca Nacional	Ministerio de Educación, Cultura y Deporte
Instituto Geográfico Nacional	Ministerio de Fomento
Instituto para la Conservación de la Naturaleza	Ministerio de Medio Ambiente

El Archivo Histórico Nacional, en su Sección de Mesta, recoge los documentos más antiguos, producidos por el Honrado Concejo de la Mesta, en el largo periodo de 1273 a 1836, fecha de su desaparición y de creación de la Asociación General de Ganaderos del

Reino, que funcionaría entre 1836 y 1931. En ese año, las vías pecuarias pasan a depender de la Dirección General de Ganadería, hasta que en 1971 sus competencias pasan al Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA), que posteriormente las traspasaría a las Comunidades Autónomas.

Además de los fondos documentales, han sido básicos los proyectos de clasificación de las vías pecuarias de ambos términos. La clasificación de las de Cartagena se aprobó con fecha 4 de noviembre de 1959, mientras que la aprobación de las de La Unión es muy reciente, de fecha 26 de abril de 2002.

También se ha consultado el Archivo de Vías Pecuarias de la Región de Murcia, habiéndose detectado algunos asuntos relacionados con las vías pecuarias del ámbito de estudio.

2.1.1.- Fondo Documental

Son escasos los documentos acerca de las vías pecuarias de Cartagena y La Unión, concretamente se han hallado once documentos para Cartagena y tres para La Unión. Dos de ellos corresponden a documentos cartográficos, concretamente los bosquejos planimétricos realizados por el Instituto Geográfico y Estadístico en el primer tercio del siglo XX. Los demás documentos corresponden a la gestión de los caminos de ganado, salvo un libro sobre ordenanzas agrarias de Cartagena, en donde, entre otros, se trata el tema de las vías pecuarias.

Tabla 1.- Fondo Documental de vías pecuarias de los términos municipales de Cartagena y La Unión

CÓDIGO	CLASE	SERIE	ASUNTO	FECHA(S)	T.M.
30.0161.001	Gestión	Copias certificadas	Ordenanza	1830 (1971)	Cartagena
30.0161.002	Gestión	Amojonamientos	Actas	1902	Cartagena
30.0161.003	Gestión	Copias certificadas	Aprobación deslinde	1902(1902)	Cartagena
30.0161.004	Gestión	Certificaciones	Relación de vías pecuarias	1889 (1889)	Cartagena
30.0161.005	Gestión	Permutas	Expediente	1905/1906	Cartagena
30.0161.006	Gestión	Denuncias	Expediente	1931	Cartagena
30.0161.007	Gestión	Copias certificadas	Actas deslinde	1902 (1958)	Cartagena
30.0161.008	Bibliogr.	Libros	Ordenanzas de Agricultura del Campo Jurisdiccional de Cartagena	1951	Cartagena
30.0161.009	Cartograf.	Bosquejos planimétricos	Planos	1900-SF	Cartagena
30.0161.010	Gestión	Certificaciones	Antecedentes	1830 (1899)	Cartagena
30.0161.011	Gestión	Solicitudes	Ocupación	1889	Cartagena
30.0413.001	Cartograf.	Bosquejos planimétricos	Planos	SF	La Unión
30.0413.002	Gestión	Certificaciones	Antecedentes	1909	La Unión
30.0413.003	Gestión	Clasificaciones	Acuerdo de inicio	1984	La Unión

Fuente: Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente

En estos archivos no se han detectado documentos anteriores a 1830, lo que podría dar una falsa idea sobre la importancia ganadera de la zona, apoyada también en la escasez de documentos. Muy al contrario, la Sierra de Cartagena-La Unión y la comarca del Campo de Cartagena en general tuvieron una cierta relevancia ganadera en siglos pasados, si se tiene en cuenta su relativa pequeña extensión.

2.1.2.- Clasificaciones

En la Sierra de Cartagena se han detectado catorce vías pecuarias clasificadas, de las cuales doce pertenecen al término municipal de Cartagena y dos al de La Unión. Hay que señalar que la Colada del Puerto del Saladillo discurre por la línea que divide los términos municipales de Cartagena y La Unión, recibiendo en este segundo término la denominación de Cordel del Saladillo o de Roche, tal como se le conoce en la zona. En ambas clasificaciones la anchura otorgada es la misma (33,43 m). La Colada del Cabezo

Rajao también discurre en parte de su recorrido por la línea de pertitérminos, recibiendo en este caso la misma denominación en ambos municipios.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CATEGORÍA	ANCHURA LEGAL
301601	Colada de Quitapellejos	cordel	33,43 m
301602	Colada de la Cuesta del Cedacero	cordel	33,43 m
301603	Colada del Puerto del Saladillo	cordel	33,43 m
301604	Colada del Mar Menor	cordel	33,43 m
301606	Colada del Cabezo de los Moros	colada	16,71 m
301607	Colada del Cabezo de Beaza	colada	16,71 m
301610	Colada del Cabezo Rajao	colada	16,71 m
301611	Colada de Fontes	colada	16,71 m
301612	Colada de la Rambla de Trujillo	colada	16,71 m
301613	Colada de Cantarranas	colada	16,71 m
301614	Colada de la Fuente Jordana	colada	16,71 m
301615	Colada de la Carrasquilla	colada	16,71 m
304101	Cordel del Saladillo o de Roche	cordel	33,43 m
304102	Colada del Cabezo Rajao	colada	16,71 m

2.1.3.- Archivo de Vías Pecuarias

Del Archivo de Vías Pecuarias referente a los términos municipales de Cartagena y de La Unión, se han seleccionado aquellos documentos que aportaban datos válidos para el presente proyecto. El periodo estudiado ha ido desde la fecha de clasificación de las vías pecuarias de Cartagena en 1.959 hasta 1.997.

En total se han detectado 43 expedientes que guardaban relación con la zona de estudio seleccionada (Tabla 2). De ellos, la mayor parte de los asuntos corresponden a ocupaciones relacionadas con la instalación de conducciones subterráneas de agua y gas o conducciones eléctricas aéreas. En segundo lugar se encuentran los expedientes relacionados con solicitudes de información sobre las vías pecuarias y en tercer lugar las infracciones.

Tabla 2.- Tipos de expedientes relacionados con las vías pecuarias de la zona de estudio

ASUNTO	NÚMERO EXP.
Clasificación	1
Deslinde	1
Infracciones	5
Investigación	1
Modificación de trazado	2
Ocupación	14
Otros	4
Restablecimiento	1
Solicitudes de información	7
Solicitudes deslinde	3
Solicitudes varios	4

La información aportada por estos expedientes ha sido poco relevante a efectos de la descripción de los trazados en campo, salvo el deslinde de la Colada del Mar Menor por Punta Lomas. Si han sido de mayor utilidad los datos aportados por deslindes realizados recientemente en la zona, como los de la Colada de la Fuente Jordana en su totalidad y un pequeño tramo de la Colada de Cantarranas.

2.2.- CARACTERÍSTICAS DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS

Una vez estudiado el contenido del fondo documental y, en especial, las descripciones de las vías pecuarias relatadas en los proyectos de clasificación correspondientes a los municipios de Cartagena y La Unión, se procedió a un primer replanteo de los trazados sobre un SIG, teniendo como fondo distintas cartografías y ortofotografías aéreas del territorio.

Para este primer esbozo, se ha contado con el apoyo del vuelo aéreo de 1956, ya que en él pueden apreciarse aún los trazados de vías pecuarias que han ido abandonándose, siendo irreconocibles en vuelos más recientes. Cuando existía discrepancia entre el Croquis del Proyecto de Clasificación y los Bosquejos Planimétricos, se le ha dado

preferencia al segundo, ya que éste se trata de un trabajo topográfico en toda regla (utilizando los aparatos de la época), mientras que el croquis de clasificación (como su nombre indica) es un simple dibujo a mano alzada, con líneas *suavizadas* que difícilmente pueden trasladarse a la realidad de una escala tan precisa como la utilizada en este proyecto.

Una vez delineados los recorridos, se superpusieron a una cartografía actual, con la que se han realizado las salidas de campo oportunas para su reconocimiento. Las vías pecuarias se han recorrido casi en su totalidad, anotando las características de la misma, en torno a las cuales cada itinerario encuentra su caracterización. La información que se ofrece de cada vía se organiza en los siguientes bloques temáticos:

- **Identificación:** Además de su *Denominación, Categoría y Código Numérico*, se indican los códigos de las vías junto a las que se integra en un itinerario de medio o largo recorrido (*Procede o Sigue*), o los de aquéllas que simplemente le pueden dar continuidad (*Procede/Inicio de Itinerario, Sigue/Fin de Itinerario*). Si no dispone de ésta última alternativa se explica cual es la causa (*Inicio o Final de trazado, Discontinuidad o Discordancia* con el Proyecto de Clasificación colindante).
- **Cortes o interrupciones:** Se resaltan aquellas intrusiones que tienen como resultado la imposibilidad de transitar por el camino de ganado. Cuando un cruce con una carretera es hasta tal punto complicado o peligroso, que en la práctica impide el paso, se anota en este apartado, sin perjuicio de hacer lo propio en el siguiente.
- **Cruces con carreteras y líneas de ferrocarril:** Se reseñan en todo caso, al representar siempre un peligro en cualquier itinerario, más aún en uno de vocación pecuaria.

- **Solapamientos con carreteras:** Ésta es siempre una circunstancia relevante, ya que en la mayoría de estos casos el ancho disponible es en realidad el del asfalto, lo que lógicamente deja a los tramos afectados casi únicamente practicables con seguridad para el tráfico rodado.
- **Interés natural:** Se considera que las vías pecuarias pueden ser sujetos a la vez que instrumentos dentro de una política de conservación de la Naturaleza. Por esta razón en los trabajos de campo se ha prestado especial atención a la potencialidad que en este terreno pueden tener cada uno de los itinerarios reconocidos, según diferentes criterios debidamente cuantificados.
- **Uso actual:** prácticamente ninguna de las vías pecuarias existentes en la zona de estudio tiene hoy en día un uso ganadero, aunque si lo tuvieran de forma histórica o tradicional. Por ello, sólo se refleja el uso que actualmente se le da a la vía pecuaria, lo que permite estudiar su compatibilidad con los objetivos del proyecto.
- **Afección por procesos erosivos e invasión de vegetación:** Se deja constancia aquí de dos problemas que afectan a determinadas vías pecuarias. Es especialmente grave el primero de ellos, puesto que puede llegar incluso a hacer desaparecer algunos tramos.
- **Lugares asociados:** Su misma existencia, y en el caso de los Abrevaderos la posibilidad de disponer realmente de agua, es una circunstancia que interesa siempre conocer.

2.3.- TRAMOS DE VÍAS PECUARIAS PROPUESTAS PARA EL DESARROLLO DE ITINERARIOS

En total, las vías pecuarias alcanzan una longitud de unos 58 km dentro de la Sierra Minera, desarrollándose de forma desigual a lo largo de la Sierra de Cartagena y La Unión. La mayor parte de estas vías tenían como finalidad alcanzar los pastos de aprovechamiento invernal y primaveral temprano. No existe, por lo tanto, una red de vías pecuarias en el núcleo de la Sierra; así, dentro del área formada por una línea que uniera Atamaría, El Llano, La Unión, Alumbres y el Poblado de Escombreras, no se encuentra ninguna vía pecuaria. La intensa actividad minera de este núcleo montañoso pudo impedir desde antiguo un mayor desarrollo de la ganadería.

Todas las vías tienen una orientación general Norte-Sur más o menos clara, dirigiéndose desde la llanura del Campo de Cartagena (y otras zonas más alejadas) a la Sierra Minera. Algunas de estas vías discurren aprovechando barrancos y ramblas, como la Colada de la Carrasquilla, Colada de la Rambla de Trujillo y Colada de la Cuesta del Cedacero. El resto de tramos atraviesan zonas llanas ocupadas por cultivos o zonas montuosas, con matorrales y pastizales.

De estas vías pecuarias, no toda su longitud es susceptible de acoger itinerarios didácticos o de ocio con interés natural, cultural, etc. Una buena parte de los tramos circulan por zonas agrícolas, que han intrusado las vías pecuarias hasta reducirlas a caminos más o menos estrechos, que se usan como servicio entre parcelas. Otras vías discurren por zonas urbanizadas e incluso con uso industrial, quedando a veces intrusadas o cortadas en toda su anchura.

En general, los tramos de vías pecuarias peor conservados son aquellos que discurren al Norte de las vías de comunicación que unen Cartagena y Cabo de Palos (carretera N-332 y Autovía de La Manga MU-312. Por el contrario, los tramos que discurren al Sur de estas carreteras lo hacen por espacios menos antropizados, lo que ha favorecido una mejor conservación de los trazados y sus anchuras.

Aún así, la tendencia es a no respetar el ancho legal de las vías pecuarias, de forma que la agricultura las ha ido *empujando* hasta dejar *caminos* que les son útiles para dar servicio a las parcelas agrícolas o viviendas.

Las vías pecuarias y sus tramos con mayores posibilidades de constituir itinerarios son los siguientes.

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	CATEGORÍA	ANCHURA LEGAL
301601	Colada de Quitapellejos	cordel	33,43 m
301602	Colada de la Cuesta del Cedacero	cordel	33,43 m
301603	Colada del Puerto del Saladillo	cordel	33,43 m
301604	Colada del Mar Menor	cordel	33,43 m
301606	Colada del Cabezo de los Moros	colada	16,71 m
301607	Colada del Cabezo de Beaza	colada	16,71 m
301610	Colada del Cabezo Rajao	colada	16,71 m
301611	Colada de Fontes	colada	16,71 m
301612	Colada de la Rambla de Trujillo	colada	16,71 m
301613	Colada de Cantarranas	colada	16,71 m
301614	Colada de la Fuente Jordana	colada	16,71 m
301615	Colada de la Carrasquilla	colada	16,71 m
304101	Cordel del Saladillo o de Roche	cordel	33,43 m
304102	Colada del Cabezo Rajao	colada	16,71 m

Colada de Quitapellejos (301601) 33,43 m

Sólo presenta interés relevante en un tramo de 1.700 m que va desde la salida de Lo Campano hasta las canteras de Las Balsetas.

Se trata de un tramo con una importante subida, y un desnivel que va desde 40 hasta 160 m; discurre por un camino primero asfaltado y luego de tierra. Durante un tramo de 800 m circula por un barranco invadido de vegetación espinosa, que dificulta seriamente el paso.

Colada de la Cuesta del Cedacero (301602) 33,43 m

Su tramo más interesante es el final, de unos 1.900 m, que va desde Media Legua hasta la base de Sierra Gorda, recorriendo zonas de monte con vegetación diversa.

Es un tramo con cierto desnivel, pasando de 30 a 150 m.s.n.m., que discurre por un pequeño barranco tributario de la Rambla del Hondón. Este tramo permite un acercamiento a Sierra Gorda.

Colada del Puerto del Saladillo (301603) 33,43 m

Apenas presenta interés para el proyecto, ya que discurre casi en su totalidad por zonas agrícolas, industriales o urbanas. Sólo tiene cierto interés un pequeño tramo final de 450 m, que va desde la carretera MU-320 hasta la Fuente de la Fausilla.

En este tramo se atraviesa un huerto de cítricos abandonado discurriendo por un barranco, llegando a un abrevadero y corral de ganado. Existe una queja de 1.931 de la Asociación de Ganaderos de Escombreras denunciando que el Ayuntamiento de Cartagena ha captado el manantial que surte al Abrevadero de la Fausilla para abastecimiento de Alumbres, en perjuicio ganadero de Escombreras.

Colada del Mar Menor (301604) 33,43 m

Presenta interés a lo largo de tres tramos de su recorrido, discurriendo en casi todo su trazado junto al Mar Menor.

El primer tramo de interés, de 2.700 m de longitud, va desde el Club Náutico de Mar de Cristal hasta la Urbanización Playa Honda. Salvo en un pequeño tramo que pasa junto al camping Villas Caravaning, el resto del itinerario se desarrolla junto al Mar Menor, pudiendo observarse interesantes formaciones de

vegetación ligadas a las arenas o suelos salinos, e importantes manchas de tomillares.

En un segundo tramo de unos 2.600 m pasa entre las Salinas de Marchamalo y la Playa de las Salinas, pudiendo observarse un importante número de aves que utilizan las salinas como lugar de cría, alimentación o invernada. Presenta dos cortes en este tramo, aunque pueden solventarse mediante un paso lateral.

Finalmente, un tercer tramo de interés, de menor longitud (300 m), lo constituye la llegada al Faro de Cabo de Palos, cuyo interés es principalmente paisajístico.

Colada del Cabezo de los Moros (301606) 16,71 m

No presenta tramos de interés, ya que discurre en su totalidad por zonas urbanas o periurbanas, solapándose con la carretera N-332.

Colada del Cabezo de Beza (301607) 16,71 m

Tan sólo presenta cierto interés en un pequeño tramo de 700 m, que va desde la autovía Murcia-Cartagena y el Cabezo Beza, que recorre por la parte Norte de su base.

El Cabezo Beza es un promontorio de origen volcánico de gran interés paisajístico en la comarca y visible a larga distancia, con un bonito palmitar que salpica sus laderas. Ha sufrido importantes agresiones, como una cantera y el desarrollo del polígono industrial que lleva su nombre. Actualmente, hay un sobrepastoreo brutal sobre su vegetación.

Colada del Cabezo Rajao (301610) 16,71 m

Presenta interés en un tramo de 1.600 m, al discurrir entre el Cabezo Agudo y la carretera N-332.

Discurre por un suave desnivel de unos 40 m, pasando al Oeste del Cabezo Agudo, de gran interés arqueológico, y al Este del Cabezo Rajao, una de las

minas más antiguas que se conocen en la zona, de gran significado para toda la Sierra Minera. Existe un proyecto para la realización en él de un Parque Temático Minero.



Colada del Cabezo Rajao



Colada de Fontes

Colada de Fontes (301611) 16,71 m

Aunque atraviesa sobre todo zonas urbanas y agrícolas en su mayor parte, en la parte final de su recorrido circula por la Rambla de Trujillo, alcanzando las cercanías de Mina Matilde, donde se desarrolla uno de los objetivos más relevantes del otra importante .

Colada de la Rambla de Trujillo (301612) 16,71 m

Partiendo de la anterior, discurre por la Rambla de Trujillo, en un pequeño tramo hasta que finaliza en el T.M. de La Unión. Su interés es escaso por la dominancia de cultivos intensivos y canteras de áridos.

Colada de Cantarranas (301613) 16,71 m

Su recorrido no presenta especial interés por la intensa acción antrópica, concretada en cultivos hortícolas intensivos y el trazado de la Autovía de La Manga.

Tan sólo podría destacarse la presencia del Convento de San Ginés de la Jara, calificado como Bien de Interés Cultural, con la categoría de Monumento. Puede utilizarse como conexión entre caminos.

Colada de la Fuente Jordana (301614) 16,71 m

Presenta un largo tramo de interés, de unos 4.400 m, que desde la Autovía de La Manga llega hasta el Barranco de Huncos, donde finaliza la vía pecuaria. El desnivel del recorrido es escaso, desde los 20 a los 100 m.s.n.m.

En casi todo momento la vía pecuaria discurre junto a zonas de monte (Cabezo Negro, Cabezo de la Fuente) y cultivos, muchos de ellos de secano. Se trata de un paisaje menos transformado que el entorno, no afectado aún por ocupación

turística, minera o industrial, aunque se observan fenómenos de segunda residencia en Las Barracas y alrededores.

A lo largo del recorrido pueden observarse casi todos los tipos de vegetación propios del territorio, desde tomillares y lastonares a espartizales, palmitares, cornicales, etc. Se trata de un buen ejemplo del paisaje tradicional de la zona.

Colada de la Carrasquilla (301615) 16,71 m

Discurre por la rambla del mismo nombre en todo momento, atravesando exclusivamente un paisaje agrícola, que se torna urbano junto a Los Belones y turístico en el campo de golf. A pesar de ello, todo el tramo, de unos 6.700 m, presenta cierto interés por unir de forma continua, sin interrupciones, la línea de costa del Mar Menor con Atamaría.

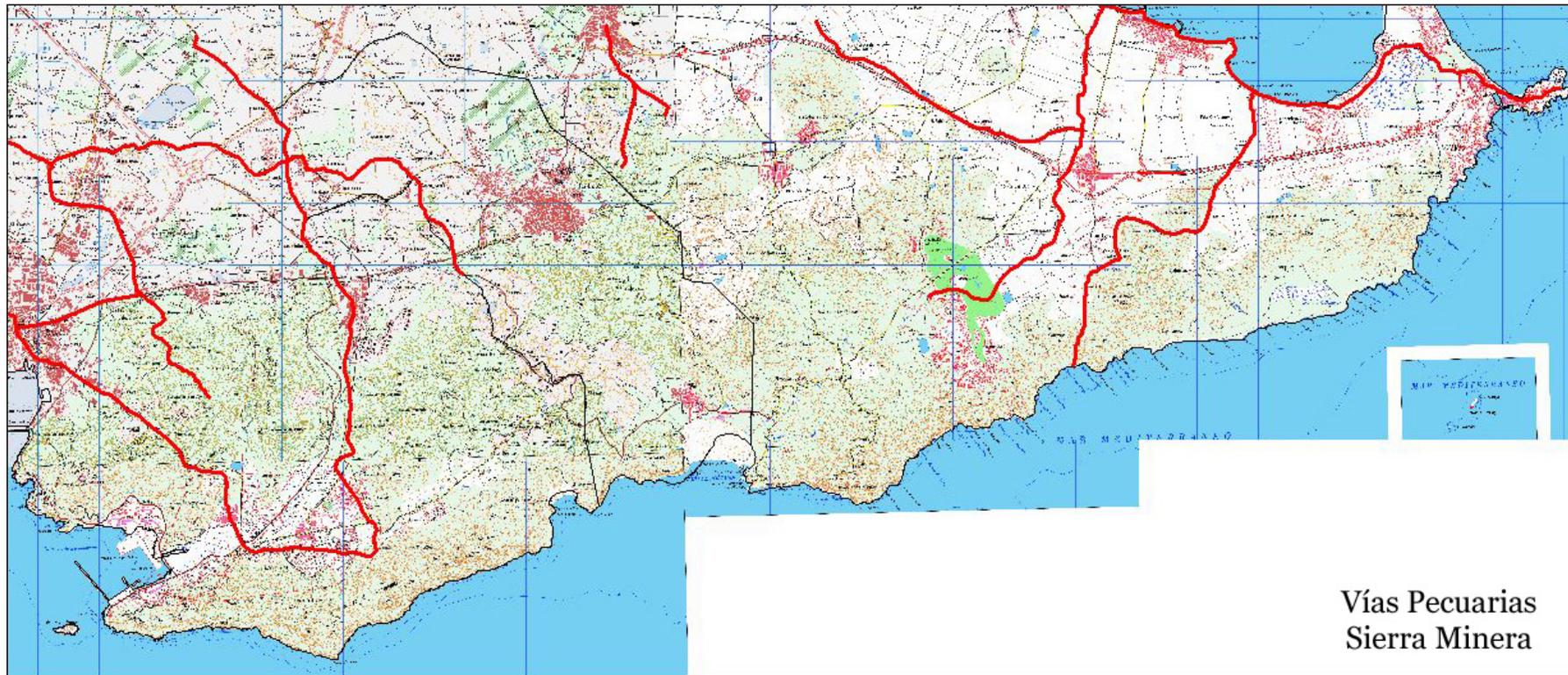
Cordel del Saladillo o de Roche (304101) 33,43 m

No presenta interés en su discurrir por La Unión, ya que atraviesa en todo momento terrenos agrícolas y zonas muy humanizadas.

Colada del Cabezo Rajao (304102) 16,71 m

Presenta interés en un tramo de 1.600 m, al discurrir entre el Cabezo Agudo y la carretera N-332. Este tramo se comparte con el T.M. de Cartagena, ya que la vía pecuaria discurre por partitérminos.

Destacan los elementos arqueológico-mineros, con relevante presencia en el Cabezo Agudo y el Cabezo Rajao.



Vías Pecuarias
Sierra Minera

De estas vías pecuarias, sólo se encuentra deslindada (en el ámbito de estudio) la Colada de la Fuente Jordana (en toda su longitud), un tramo de la Colada de Cantarranas, a la altura de San Ginés de la Jara, y otro tramo de la Colada del Mar Menor por Punta Lomas.

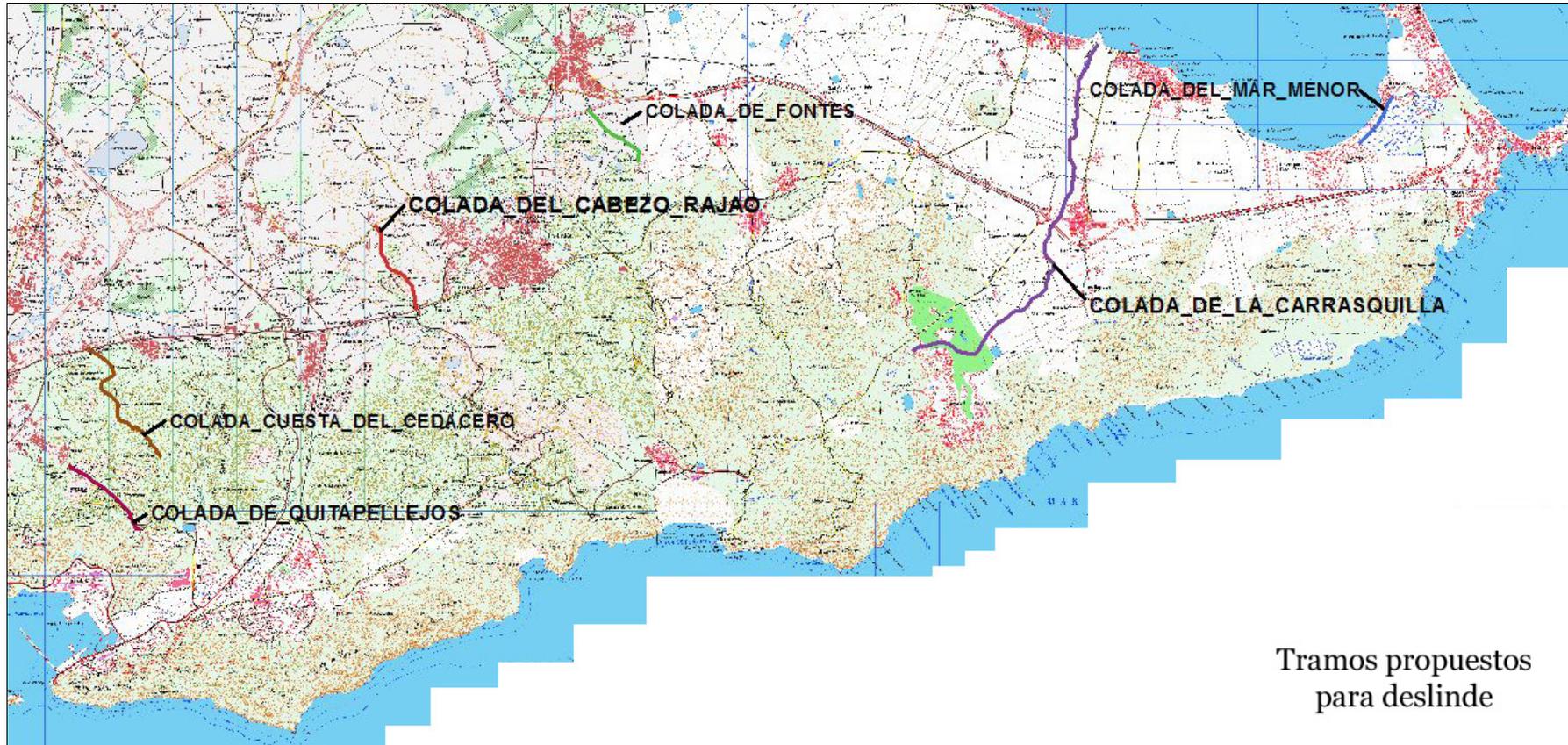
Vías pecuarias de interés para el Proyecto Jara

Dentro de las vías pecuarias existentes en el ámbito de estudio se han seleccionado como de mayor interés aquellas que tienen un potencial para el desarrollo de rutas eco-culturales.

Por tanto, se trata de vías pecuarias que discurren por espacios naturales bien conservados o permiten el acceso a bienes de interés cultural y el patrimonio minero en general, que se encuentra disperso por la Sierra Minera.

Los tramos de mayor interés serían los siguientes:

CÓDIGO	DENOMINACIÓN	TRAMOS	LONGITUD (m)
301601	Colada de Quitapellejos	Desde la salida de Cartagena hasta Las Balsetas	1.525
301602	Colada de la Cuesta del Cedacero	desde la carretera N-332 a hasta el Cabezo de San Juan (fin de itinerario)	2.500
301604	Colada del Mar Menor	Salinas de Marchamalo	670
301610 304102	Colada del Cabezo Rajao	desde la carretera F-41 a la N-332 a	1.570
301611	Colada de Fontes	desde la carretera MU-312 hasta Las Matildes (fin de itinerario)	1.200
301614	Colada de la Fuente Jordana	ya deslindada	-
301615	Colada de la Carrasquilla	desde la Colada del Mar Menor (inicio itinerario) hasta Atamaría (fin de itinerario)	6.700



3.- LOS CAMINOS PUBLICOS EN LA SIERRA MINERA

3.1.- RECOPIACIÓN DE DATOS DOCUMENTALES Y CARTOGRÁFICOS

En la recopilación de datos documentales ha sido fundamental la consulta de documentos cartográficos, entre los que destacan los llamados *Bosquejos Planimétricos* de los Términos Municipales de Cartagena y La Unión. Estos planos fueron realizados entre finales del siglo XIX y principios del XX y su denominación original fue *Trabajos Topográficos; Bosquejos planimétricos mandados formar en los términos municipales de España por la Ley de 24 de agosto de 1.986 para la rectificación de las cartillas evaluatorias*. La escala de trabajo de los mismos fue 1:25.000 y reflejan de forma bastante fiel los caminos de la época, incluyendo además la localización de ciudades, pueblos, casas aisladas, vías pecuarias, fuentes, algunas infraestructuras significativas, toponimia, ramblas, mojones partitérminos. No disponen de topografía, lo que dificulta algo su lectura en zonas con pocas referencias físicas.

Se han consultado también los mapas geográficos de España E.1:50.000, en concreto la hoja 978 (Llano), que se editó en 1.935 y cuyos trabajos fueron realizados por el Instituto Geográfico Catastral y de Estadística, y la hoja 977 (Cartagena), cuya fecha de edición es 1.945, realizados por la Dirección General del Instituto Geográfico Catastral y el Servicio Geográfico del Ejército.

Otra fuente de información ha sido el Plan Regional de Caminos Rurales, de la Dirección General de Regadíos y Desarrollo Rural de la Consejería de Agricultura, Agua y Medio Ambiente. La cantidad de caminos contemplada en este Plan es muy

elevada en zonas agrícolas de regadío, pero muy escasa en las zonas montañosas o de seco. De hecho, sólo contempla tres caminos rurales dentro de la zona de estudio propuesta.

Finalmente, se ha tenido muy en cuenta el Mapa Topográfico Nacional E. 1:25.000, que abarca la zona de trabajo con las hojas 977-II Cartagena, 977-IV Valle de Escombreras y 978-I Llano del Beal. En todos los casos, se ha consultado tanto la 1ª edición de 1.991, basada en un vuelo fotogramétrico de 1.976, como la 2ª edición de 1.999 realizada con información digital. En esta 2ª edición no se especifica el año de realización del vuelo fotogramétrico.

3.1.1.- Red de Caminos en los Bosquejos Planimétricos

En la Sierra de Cartagena y La Unión, la red de caminos plasmada en los Bosquejos Planimétricos es bastante homogénea, distinguiéndose las zonas agrícolas, donde la red es relativamente densa, de las zonas más montañosas, donde los caminos son muy escasos por las dificultades orográficas. En la zona minera entre La Unión y El Llano la densidad de caminos es alta para dar servicio a las antiguas numerosas explotaciones.

Los principales caminos recogidos en los Bosquejos Planimétricos que recorren la zona, enumerados de Este a Oeste, aparecen en la Tabla 3.

Tabla 3.- Principales caminos reflejados en los Bosquejos Planimétricos

DENOMINACIÓN	UNE	ANCHO
Camino de Cabo de Palos a La Unión	Cabo de Palos y El Sabinar	3-20 m
Camino de Cabo de Palos a Cala Reona	Cabo de Palos y Casa de Cala Reona	5 m
Camino de Suerte Negra	Playa Paraíso y Cerro del Atalayón	3-5 m
Vereda de Ganados de Jordana	Playa Honda y Salinas de Calblanque	2-14 m
Camino de las Ratoneras	Torre de Fontes a Calblanque	4-5 m
Camino de Cala Reona por la Mina Cucón del Lobo a Los Belones	Casa de Cala Reona y Los Belones	2-5 m
Vereda de Ganados de las Covaticas	Colada de la Fuente Jordana y Playa Larga	3 m
Camino de las Barracas, Camino de Fuente Chiquita, Camino de Huncos	Los Belones y Cala de Huncos	2-4 m
Vereda de Ganados de Fuente Chiquita	El Sabinar y Colada de la Carrasquilla	3-20 m

DENOMINACIÓN	UNE	ANCHO
Camino de Los Blancos por la Mina del Martillo a la Cala del Barco	Los Blancos y Cala del Barco	2-15 m
Camino de la Tamaría a las Barracas	Atamaría y Las Barracas	3 m
Camino de Ponce	El Llano y Atamaría	2 m
Camino y Rambla del Barranco del Moro	Portmán y Atamaría	3-10 m
Cuesta de las Moreras	La Unión y Portmán	3 m
Camino de La Unión a Portmán (por la Cuesta de las Lajas)	La Unión y Portmán	3-5 m
Camino de La Esperanza a Portmán	La Esperanza y Portmán	2-5 m
Camino de La Unión	Alumbres y La Esperanza	3 m
Camino del Gorguel	La Fausilla a la Playa de El Gorguel	3-5 m
Camino de las Balsetas	Media Legua a Colada de Quitapellejos	3-5 m
Camino de Cartagena a Alumbres	Media Legua a Alumbres	3-6 m

3.1.2.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico del Instituto Geográfico (1.935-1.945)

El Mapa Topográfico del Instituto Geográfico y Catastral se diferencia del anterior en su escala (en este caso 1:50.000), lo que produce una merma en el detalle y contenido de información importante. Recordar que una hoja a escala 1:50.000 se transforma en cuatro hojas de la misma superficie cuando se pasa a escala 1:25.000.

En general, se observa una importante disminución en el número de caminos, aunque aparecen algunos nuevos por las transformaciones agrícolas, el desarrollo minero o la actividad militar. Se construyen nuevas carreteras, como la de Cabo de Palos, lo que implica un abandono del antiguo camino, que pierde cierta funcionalidad. Una parte de estos caminos son absorbidos por la actividad agrícola, que los rotura o corta el paso mediante vallados.

En estos planos la toponimia es muy limitada y el nombre de los caminos casi inexistente. Se detecta también cierto cambio en la denominación de lugares.

3.1.3.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico Nacional 1ª Edición

El Mapa Topográfico Nacional del Instituto Geográfico Nacional E. 1:25.000 (Hojas 977-II Cartagena, 977 IV Escombreras y 978-I Llano del Beal) se basa en el vuelo fotogramétrico de 1.976, al cual se le ha ido añadiendo información en las distintas tiradas. Ésto hace que incurra en contradicciones importantes, como por ejemplo la presencia de la autovía Murcia-Cartagena y la ausencia de importantes hitos topográficos como algunas grandes cortas (Brunita, Los Blancos III, ...) y escombreras que se formaron anteriormente a la construcción de la autovía.

La red de caminos adquiere cierta densidad respecto al Mapa Topográfico E. 1:50.000, evidentemente por el aumento de escala. Se detecta claramente el abandono de muchos caminos, que o bien aparecen como sendas o son absorbidos por la actividad agrícola una vez perdido el uso habitual.

En estos mapas los caminos no tienen denominación y son muy pocas las casas o puntos singulares que la tienen, dificultando a veces el encuadre de caminos antiguos.

3.1.4.- Red de Caminos en el Mapa Topográfico Nacional 2ª Edición

En la 2ª edición del Mapa Topográfico nacional se observa una puesta al día de la topografía respecto a la primera, sin duda basada en un vuelo fotogramétrico más reciente que la 1ª edición, que tenía un desfase entre vuelo e impresión de quince años, con las consiguientes deficiencias que conllevaba.

En cuanto al tema de caminos, en esta edición se mejora la información de unos pocos caminos (asfaltados o no) que recorren la zona, centrándose en aquéllos de mayor uso.

Sin embargo, se produce una pérdida muy significativa de información en cuanto a viejos caminos y, especialmente, a sendas, muchas de las cuales no aparecen en esta nueva edición. Caminos como el del Barranco del Moro, que aparecía como senda en la 1ª edición, en esta segunda ha desaparecido por completo. Podrían ponerse bastantes ejemplos en toda la zona montañosa que recorre la costa y en la zona minera.

Parece que esta edición ha atendido más a caminos de cierta anchura, correspondientes a los de servicio agrícola y los de acceso a urbanizaciones. La toponimia es igual de escasa que en la edición anterior.

Para el trabajo que nos ocupa, parece de mayor utilidad la 1ª edición del Mapa Topográfico Nacional, aunque se apoyará en esta segunda de forma puntual.

3.2.- CRITERIOS DE SELECCIÓN DE CAMINOS DE INTERÉS EDUCATIVO Y CULTURAL

Una vez estudiados los trazados de los caminos públicos, se ha realizado una selección de aquellos que tienen posibilidades de convertirse en itinerarios que permitan un recorrido por la Sierra Minera a la vez que la interpretación de sus valores naturalísticos, etnográficos, históricos, paisajísticos, etc. En la selección de caminos de interés se han tenido en cuenta diversos criterios técnicos, que puedan condicionar su uso, *a priori*, por un amplio número de personas. La confección de los itinerarios precisos con contenidos diversos será objeto de una segunda fase del proyecto.

Los principales criterios adoptados han sido los siguientes:

- ***Existencia del trazado***: aunque en la cartografía de principios del siglo pasado se puede observar un importante número de caminos, muchos de ellos han desaparecido actualmente en su trazado original, debido a causas como la actividad minera, desarrollo de urbanizaciones, construcción de otras vías de comunicación, intrusiones agrícolas, etc. Ésto hace inviable su utilización actual en la mayoría de los casos; en otros, pueden establecerse caminos alternativos que bordean estos cortes o interrupciones.
- ***Seguridad del trazado***: algunos trazados discurren por zonas mineras, cuya alteración superficial supone la existencia de algunos riesgos de tipo

geotécnico (caídas de rocas, deslizamientos, etc.) que hacen desaconsejable el desarrollo de itinerarios en ellos.

- ***Dificultad del trazado***: se considerarán más adecuados y se les dará prioridad a aquellos trazados cuya escasa dificultad permita el tránsito del mayor número de personas posible, es decir, aquellos que no requieran de una preparación física especial y que no tengan accidentes que requieran conocimientos especiales de montañismo o escalada.
- ***Cortes o interrupciones***: se dará prioridad los itinerarios que no presenten interrupciones que imposibiliten el normal tránsito por el camino y que permitan un inicio y fin de itinerario distintos o bien que sean circulares. Cuando un cruce con una carretera es hasta tal punto complicado o peligroso, que en la práctica impide el paso, se considerará como una interrupción. Si el camino se abandonó desde muy antiguo, es posible que se hayan producido invasiones de vegetación o procesos erosivos que impidan o dificulten el tránsito.
- ***Cruces con carreteras y líneas de ferrocarril***: se reseñan en todo caso, al representar siempre un peligro en cualquier itinerario, más aún en uno de vocación lúdica o educativa.
- ***Solapamientos con carreteras***: ésta es siempre una circunstancia relevante, ya que siempre es preferible el tránsito por caminos de tierra, que además de ser más agradable al paso, evitan los riesgos que lógicamente se asocian al tráfico rodado. En las últimas décadas se ha producido el asfaltado de algunos caminos de tierra, aunque de forma aislada.
- ***Interés natural***: se considerará el potencial interés del itinerario en función de los elementos naturalísticos, culturales y paisajísticos que contenga. Se valorará positivamente la diversidad de comunidades vegetales que puedan

observarse y la presencia de especies de flora singulares, siempre que éstas no puedan verse amenazadas por el uso público. El potencial de vistas y las panorámicas desde los puntos altos sobre el Campo de Cartagena, Mar Menor y el Mar Mediterráneo supondrá un valor añadido al itinerario.

- **Uso actual:** se tendrá en cuenta el uso actual del itinerario. La mayor parte de los caminos tiene un uso local, muchos de ellos de acceso a explotaciones agrícolas o propiedades. Otros están incluidos en la red de *Grandes o Pequeños Recorridos*; en concreto, existen algunos tramos incluidos en el GR-92, que atraviesa la zona por la costa, entre Cabo de Palos y Cartagena. También hay algunas coincidencias con Pequeños Recorridos de Cartagena, como los PR-1, PR-2 y PR-4.
- **Principio-fin de itinerario:** para posibilitar el uso de los itinerarios, se valorará positivamente la existencia de puntos de *acogida* en el inicio y/o final de los recorridos. Esto implica la existencia de localidades, aparcamientos, áreas recreativas, centros de interpretación, infraestructuras de transporte (estaciones de autobuses y ferrocarril), bares y restaurantes, etc.

Todos estos criterios se aplicarán subjetivamente en función del interés del propio itinerario y del recurso educativo-cultural que pueda aportar al desarrollo del proyecto. Aunque se valorarán todos los criterios, algunos caminos con nulas infraestructuras al principio-fin del mismo o que presenten algún tipo de corte o dificultad, podrán tenerse en cuenta a la hora del desarrollo final de itinerarios siempre que su potencial didáctico o su interés histórico-cultural sea elevado.

3.3.- CAMINOS PROPUESTOS PARA EL DESARROLLO DE ITINERARIOS

En la red de caminos se pueden distinguir tres zonas, que de Oeste a Este serían las siguientes:

- Zona Escombreras-Alumbres: abarcaría desde Cartagena hasta los relieves de El Almorchón y el extremo oriental de la Sierra de la Fausilla.
- Zona La Unión-El Llano-Portmán: llegaría desde la zona anterior a los relieves del Cabezo de Ponce, Las Calesas y Las Cenizas.
- Zona Los Belones-Cabo Palos-Calblanque: incluiría el extremo oriental del territorio estudiado.

La red de caminos públicos que se propone, *a priori*, para la posterior realización de itinerarios quiere partir del hecho de su viabilidad, descartando trazados hoy inexistentes, aunque estén reflejados en la cartografía antigua, como los Bosquejos Planimétricos.

Las posibilidades de recuperación de estos caminos son nulas o escasas por el estado de abandono, erosión o desaparición de tramos provocada por las diversas actividades humanas que han marcado tan intensamente esta Sierra, que en pocos kilómetros de recorrido pasa de industrial a minera, militar, agrícola y turística.

Todas estas actividades han marcado su impronta, provocando muchas veces interrupciones de diversa índole en los antiguos trazados de los caminos. Estas interrupciones pueden ser determinantes en el uso actual de los caminos como itinerarios ocio-culturales.

Los caminos seleccionados se relacionan en la Tabla 4, dispuestos de Este a Oeste. Para cada camino se da su denominación, que se ha ajustado en la medida de lo posible a la reflejada en los mapas antiguos, el inicio y el fin del itinerario, y la presencia en los

documentos cartográficos estudiados (Bosquejos Planimétricos, Mapa Topográfico E. 1:50.000 de 1.935-45 y el Mapa Topográfico Nacional E. 1:25.000).

Cuando el trazado seleccionado coincide fielmente con el reflejado en alguno de estos planos se señala con el símbolo “X”, mientras que si sólo coincide parcialmente se indica con el símbolo “/”

Tabla 4.- Caminos seleccionados para la realización de itinerarios

ID	DENOMINACIÓN	INICIO / FIN	BOSQ. PLAN.	M.T. 1935-45	M.T. 1:25.000
01	Camino de Cabo de Palos a Cala Reona	Faro de Cabo de Palos / Cala Reona	X	X	X
02	Camino de Cala Reona por la Mina del Lobo	Los Belones / Cala Reona	X	X	/
03	Camino de Suerte Negra	Camino Viejo de Cabo de Palos / El Atalayón	X	X	/
04	Camino de las Ratoneras	Camino Viejo de Cabo de Palos / Calblanque	X	X	X
05	Camino de Tajos Quebrados	Punta Negra / Tajos Quebrados	X	X	X
06	Camino Viejo de Cabo de Palos	Casa Luis Angosto / Casa de Vicente Navarro	X	X	X
07	Camino de las Salinas	Camino de las Covaticas a Playa Negrete / Camino de Cala Reona por la Mina del Lobo	X	X	X
08	Camino de Covaticas a Playa Negrete	Camino de Cala Reona por la Mina del Lobo / Camino de Huncos	/	X	/
09	Camino de Los Belones	Las Barracas / Camino Viejo de Cabo de Palos	X	X	/
10	Camino de Huncos	Los Belones / Cala de Huncos	X	X	/
11	Camino de Fuente Grande	Colada de la Carrasquilla / Fuente Grande	X	X	X
12	Camino de Atamaría a las Barracas	Rambla del Martillo / Las Barracas	X	X	X
13	Camino del Sabinar a Cala del Cuervo	El Sabinar / Cala del Cuervo	/	X	X
14	Camino del Sabinar a la Cala del Barco	El Sabinar / Cala del Barco	X	X	X
15	Camino del Monte de las Cenizas	Rambla de la Carrasquilla / Monte de las Cenizas		X	X

ID	DENOMINACIÓN	INICIO / FIN	BOSQ. PLAN.	M.T. 1935-45	M.T. 1:25.000
16	Camino de las Calesas	Llano del Beal / Rambla de la Carrasquilla		X	X
17	Camino del Lirio	Camino de las Calesas / Pantano El Lirio		/	/
18	Camino de la Peña del Águila	Camino de las Calesas / Peña del Águila	X	X	/
19	Camino de las Minas Blanca y Matilde	Llano del Beal / Mina Matilde	X	X	X
20	Camino de Cantera Emilia	Mina Matilde / Camino de las Calesas	X	X	/
21	Camino del Barranco del Moro	Portmán / Rambla de la Carrasquilla	X	X	X
22	Camino del Faro de Portmán	Barranco del Moro / Barranco del Moro	/	/	X
23	Carretera del 33	La Unión / Portmán	X	X	/
24	Camino de la Rambla de la Crisoleja	Dificultad / Antiguo Muelle de Portmán	X	X	X
25	Camino de la Cuesta de Las Lajas	La Unión / Collado de Las Lajas	X	X	X
26	Camino del Gorguel	Casas de la Escuela / Playa del Gorguel	X	/	/
27	Camino de las Puntas de Barrionuevo	Los Simones / Puntas de Barrionuevo		X	X
28	Camino Viejo de La Unión a Alumbres	La Unión / Alumbres	X	X	X
29	Camino de la Mina San Rafael	Los Simones / Mina San Rafael		/	X
30	Camino del Machón	Los Simones / Lavadero Buena Suerte		X	/
31	Camino del Pico del Ahorcado	Camino de la Yesera / Camino del Machón		/	X
32	Camino de la Yesera	Camino del Machón / Yesera de Marín	/	X	/
33	Camino del Machón por Las Cunerías	Rambla de Escombreras / El Machón			X
34	Camino de la Fausilla	Yesera de Marín / Sierra de la Fausilla			X
35	Camino de Cabo de Aguas	Camino de la Fausilla / Cabo de Aguas			X
36	Camino de Cartagena a Alumbres	Media Legua / Alumbres	X	X	X
37	Camino de Escombreras	Media Legua / Rambla de las Basetas	X		/
38	Camino de Sierra Gorda	Camino de Escombreras / Sierra Gorda			X

ID	DENOMINACIÓN	INICIO / FIN	BOSQ. PLAN.	M.T. 1935-45	M.T. 1:25.000
39	Camino de Quitapellejos	Lo Campano / Las Balsetas	X	X	X
40	Camino del Calvario	Camino de Quitapellejos / El Calvario	X	X	X
41	Camino de Trincabotijas	Santa Lucía / Escombreras	X	X	X
42	Camino del Castillo de San Julián	Camino de Trincabotijas / Castillo de San Julián	X	X	X
43	Camino del Cabezo San Pedro	Camino de Trincabotijas / Cabezo de San Pedro			X
44	Camino de las Baterías	Camino de Trincabotijas / Las Baterías	X	X	X
45	Camino del Cerro de San Juan	Lo Campano / Cabezo de San Juan	X	X	X
46	Camino del Aguilón	Puerto de Escombreras / Repetidor de TV El Aguilón			X
47	Camino del Beal	Camino de las Minas / El Beal	X	X	X

Se han identificado 47 caminos con posibilidades para desarrollar itinerarios con contenidos educativos y de ocio.

En total, estos caminos alcanzan una longitud de 138'2 km, desarrollándose a lo largo de toda la Sierra de Cartagena y La Unión.

Según su orientación, se pueden distinguir dos tipos de caminos. En primer lugar, un conjunto de caminos se dispone en orientación Noreste-Suroeste, en sintonía con la disposición de las alineaciones montañosas. Por otro lado, otro grupo pretende comunicar las localidades del interior con la línea de mar, desplegándose entonces en la dirección básica Norte-Sur, aprovechando los escasos valles y los numerosos barrancos que surcan este paisaje montañoso.

Debido a que la línea marítima es excesivamente abrupta y acantilada, los caminos que discurren junto al mar son muy escasos.

Otro tipo de caminos a destacar son los que sirven de acceso a algunos picos, lo que les otorga un elevado interés desde el punto de vista didáctico y excursionista.

4.- PRINCIPALES RESULTADOS

4.1.- VÍAS PECUARIAS

En la Sierra de Cartagena se han detectado catorce vías pecuarias clasificadas, de las cuales doce pertenecen al término municipal de Cartagena y dos al de La Unión. Dos vías pecuarias (Colada del Puerto del Saladillo y Colada del Cabezo Rajao) comparten parte de su recorrido por ambos términos.

En total, las vías pecuarias alcanzan una longitud de unos 58 km dentro del territorio estudiado, desarrollándose de forma desigual a lo largo de la Sierra de Cartagena y La Unión.

La mayor parte de estas vías tenían como finalidad alcanzar los pastos de aprovechamiento invernal y primaveral temprano. No existe, por lo tanto, una red de vías pecuarias en el núcleo de la Sierra; así, dentro del área formada por una línea que uniera Atamaría, El Llano, La Unión, Alumbres y el Poblado de Escombreras, no se encuentra ninguna vía pecuaria. La intensa actividad minera de este núcleo montañoso pudo impedir desde antiguo un mayor desarrollo de la ganadería.

Todas las vías tienen una orientación general Norte-Sur más o menos clara, dirigiéndose desde la llanura del Campo de Cartagena (y otras zonas más alejadas) a la Sierra Minera.

Algunas de estas vías discurren aprovechando barrancos y ramblas, como la Colada de la Carrasquilla, Colada de la Rambla de Trujillo y Colada de la Cuesta del Cedacero. El resto de tramos atraviesan zonas llanas ocupadas por cultivos o zonas montuosas, con matorrales y pastizales.

Los deslindes realizados en estas vías son muy escasos, destacando el reciente de la Colada de la Fuente Jordana en todo su trazado y dos pequeños tramos en la Colada de Cantarranas (junto al Convento de San Ginés de la Jara) y el la Colada del Mar Menor (Punta Lomas).

Se considera que sólo una pequeña parte de esta red de vías pecuarias tiene interés suficiente para el desarrollo de itinerarios didácticos.

4.1.1.- Deslinde de Vías Pecuarias

Actualmente ya se encuentra deslindada una de las vías pecuarias de mayor interés para el desarrollo de itinerarios (Colada de la Fuente Jordana) y otra de ellas (Colada de la Carrasquilla), también de gran interés, discurre en su totalidad por una rambla (dominio público hidráulico).



Colada de la Fuente Jordana, señalizada.

Por ello, se ha iniciado el expediente de deslinde de otras dos vías pecuarias, también de interés: Colada del Cabezo Rajao y Colada de Fontes.

La Colada del Cabezo Rajao supone el principal acceso a una de las zonas de mayor interés arqueológico-minero de la Sierra, mientras que la Colada de Fontes permite el acceso desde El Algar hasta la Mina Matilde, cuya restauración y puesta en marcha como centro interpretativo ha sido uno de los principales objetivos del Proyecto Jara.

4.2.- CAMINOS PÚBLICOS

Se han identificado 47 caminos con posibilidades para desarrollar itinerarios con contenidos educativos y de ocio. En total, estos caminos alcanzan una longitud de 138'2 km, desarrollándose a lo largo de toda la Sierra Minera.

Un grupo de caminos se dispone en orientación Noreste-Suroeste, en sintonía con la disposición de las alineaciones montañosas, mientras que otros comunican las localidades del interior con la línea de mar, desplegándose en dirección Norte-Sur, aprovechando los escasos valles y los numerosos barrancos que surcan este paisaje montañoso. Debido a que la línea marítima es excesivamente abrupta y acantilada, los caminos que discurren junto al mar son muy escasos. Otro tipo de caminos a destacar son los que sirven de acceso a algunos picos, lo que les otorga un elevado interés desde el punto de vista didáctico y excursionista.

Se considera que esta red de caminos es suficiente para el desarrollo de itinerarios didácticos, pudiendo apoyarse también en otros ya establecidos como los Grandes y Pequeños Recorridos.

4.3.- DIAGNOSIS

La Sierra Minera de Cartagena y La Unión cuenta con una enorme potencialidad para el desarrollo de un ecoturismo ligado a sus valores ambientales y culturales.

Las vías de penetración y visita de estos valores son numerosas, destacando una importante red de caminos y vías pecuarias que permiten recorrer casi toda la Sierra. La mayor parte de los caminos considerados pueden considerarse como públicos o con derecho de paso, al igual que las vías pecuarias estén o no deslindadas.

Por otro lado, también es significativo el predominio casi absoluto de la propiedad privada del territorio, que puede condicionar el acceso a determinados puntos, más si se considera el uso minero hasta épocas recientes y los posibles riesgos existentes.