

PLANO  
==  
SEGOVIA

FOF  
JOAQUIN de ODRIOZOLA y GRIMAUD

Arquitecto de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando  
y  
Municipal de esta Ciudad

Escala de 1 por 4000 metros

Año de 1901.

# VIAS PECUARIAS Y SEGOVIA

*El caso del Cordel de Satillana*

ÁLVARO TAPIAS GARCÍA  
MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA





## **VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**

*El caso del Cordel de Santillana*

### **INTRODUCCIÓN**

#### **CAPITULO 1. VÍAS PECUARIAS Y CIUDAD CASTELLANA**

##### **1.1. LAS VIAS PECUARIAS**

###### 1.1.2. La trashumancia

##### **1.2. LAS VÍAS PECUARIAS Y LA CIUDAD EN CASTILLA. Motivación de la investigación.**

###### 1.2.1 Introducción.

###### 1.2.2 Las vías pecuarias y la ciudad en Castilla.

###### 1.2.3 La singularidad de Segovia

##### **1.3. VIAS PECUARIAS DE LA PROVINCIA DE SEGOVIA.**

###### 1.3.1. Cañada Real Soriana

###### 1.3.2. Vías pecuarias del municipio de Segovia

###### 1.3.3 El Cordel de Santillana

###### 1.3.4. Casas de esquileo

##### **1.4. HISTORIA Y NORMATIVA DE LAS CAÑADAS Y LOS GANADOS TRASHUMANTES**

#### **CAPITULO 2. DELIMITACIÓN DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA.**

##### **2.1. OBJETO**

###### 2.1.1. Objetivos del trabajo de levantamiento parcial del Cordel

###### 2.1.2. Estado de la cuestión

###### 2.1.3. Dispersión de la información

##### **2.2. METODOLOGÍA**

###### 2.2.1. Análisis cronológico de las fuentes

###### 2.2.1.1. Análisis de la vida administrativa.

###### 2.2.1.1.1. Periodo I: Honrado Concejo de la Mesta hasta 31 de marzo de 1854.

###### 2.2.1.1.2. Periodo II: posterior al Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.

###### 2.2.1.1.3. Periodo III: posterior al Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.

###### 2.2.1.1.4. Periodo IV: posterior al Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de vías pecuarias.

###### 2.2.1.2 Organización cronológica del resto de fuentes.

###### 2.2.1.2.1 Planimetría histórica. Orden cronológico.

###### 2.2.1.2.2. Proyectos de modificación de alineaciones del Arquitecto municipal D. Joaquín Odriozola y Grimaud.

###### 2.2.1.2.3. Proyecto de desvío del Cordel de Santillana solicitado por el Excmo. Ayto. de Segovia.

###### 2.2.1.2.4. Planimetría catastral histórica.

###### 2.2.1.2.5. Actos de clasificación

###### 2.2.1.2.6. Vuelo americano

###### 2.2.1.2.7. Planimetría Catastral actual.

###### 2.2.1.2.8. Ortofoto PNOA.

###### 2.2.2 Obtención de la cartografía de los límites de la vía pecuaria

###### 2.2.3 Metodología para el diseño y creación de un Sistemas de Información Geográfica (SIG/GIS)

###### 2.2.4 Ajuste Ortofoto entre vuelo americano y PNOA

###### 2.2.5 Ajuste planimetría del Catastro histórico.

#### **2.3. PROYECTOS DE CLASIFICACIÓN DE VÍAS PECUARIAS**

##### 2.3.1 Clasificación del término de Segovia. (1947)

##### 2.3.2 Clasificación del término de Hontoria. (1948)

##### 2.3.3 Clasificación del término de Revenga. (1967)

#### **CAPÍTULO 3. DELIMITACIÓN DEL TRAZADO HISTÓRICO DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA**

##### **3.1. INTRODUCCIÓN**

###### 3.1.1. Análisis del desarrollo urbano de la ciudad.

###### 3.1.2. Análisis de la vida administrativa

###### 3.1.2.1. Periodo I: Honrado Concejo de la Mesta hasta 31 de marzo de 1854.

###### 3.1.2.2. Periodo II: posterior al Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.

###### 3.1.2.3. Periodo III: posterior al Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.

###### 3.1.2.4. Periodo IV: posterior al Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de vías pecuarias.

###### 3.1.3 Proyectos y planimetrías.

###### 3.1.3.1. Proyectos de modificación de alineaciones del Arquitecto municipal D. Joaquín Odriozola y Grimaud.

###### 3.1.3.2. Proyecto de desvío del Cordel de Santillana solicitado por el Excmo. Ayto. de Segovia.

###### 3.1.3.3 Planimetría histórica. Orden cronológico.

###### 3.1.3.4. Planimetría catastral histórica.

##### **3.2. ANALISIS DEL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD**

###### **3.2.1 LA BAJA EDAD MEDIA S. XI-XIV**

###### 3.2.1.1 Antecedentes.

###### 3.2.1.2 Repoblación.

- 3.2.1.3 El Castro
- 3.2.1.4 Los Arrabales
- 3.2.1.5 Industria textil
- 3.2.1.6 Morfología urbana
- 3.2.2. EL SIGLO XV
  - 3.2.2.1. Los arrabales
  - 3.2.2.2. Industria textil
- 3.2.3. SIGLO XVI
  - 3.2.3.1. Castro
  - 3.2.3.2. Los arrabales
  - 3.2.3.3. El auge de la industria textil
- 3.2.4. SIGLOS XVII Y XVIII
  - 3.2.4.1. La Plaza Mayor

### 3.3. PROYECTOS DE MODIFICACIÓN DE ALINEACIONES DEL ARQUITECTO MUNICIPAL D. JOAQUÍN ODRIOZOLA Y GRIMAUD.

- 3.3.1 Introducción
- 3.3.2. ODRIOZOLA
  - 3.2.1 Proyectos de cambio de alineaciones que afectan al trazado del Cordel.
  - 3.2.2. Proyecto de Ciudad Lineal sobre el Descansadero de la Dehesa.

### 3.4. PROYECTO DE DESVÍO DEL CORDEL DE SANTILLANA SOLICITADO POR EL EXCMO. AYTO. DE SEGOVIA

### 3.5. PLANIMETRÍA HISTÓRICA

### 3.6. PLANIMETRÍA CATASTRAL HISTÓRICA.

- 3.6.1 La transformación del Real Descansadero de la Dehesa.
- 3.6.2 La plaza de toros de Segovia.
- 3.6.3 Cárcel provincial.
- 3.6.4 San José Obrero.

## CAPITULO 4. DELIMITACIÓN DEL TRAZADO ACTUAL DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

### 4.1. INTRODUCCIÓN

- 4.1.1. Actos de clasificación
- 4.1.2. Vuelo americano
- 4.1.3. Planimetría Catastral actual
- 4.1.4. Ortofoto PNOA

### 4.2. PROYECTOS DE CLASIFICACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

- 4.2.1 Clasificación del término de Segovia. (1947)
- 4.2.2 Clasificación del término de Hontoria. (1948)
- 4.2.3 Clasificación del término de Revenga. (1967)

### 4.3. EL VUELO AMERICANO

## CAPITULO 5 RESULTADOS Y CONCLUSIONES

### 5.1. RESULTADOS Y CONCLUSIONES

### 5.2. RESULTADOS DEL LEVANTAMIENTO DEL CORDEL

- 5.2.1. Análisis de los resultados del trazado.
  - 5.2.1.1 Entronque con la Cañada Real Soriana Occidental
  - 5.2.1.2 Intrusión del Acuartelamiento de Baterías
  - 5.2.1.3 Real Descansadero de la Dehesa y Dehesa del Alto Clamores
  - 5.2.1.4 Calle San Francisco
- 5.2.2. Conclusiones de los resultados del trazado

### 5.3. INFLUENCIA EN LA EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICA

- 5.3.1. Antecedentes.
- 5.3.2. El Cordel de Santillana y la formación de la Ciudad.
- 5.3.3. Base para el crecimiento y expansión de los arrabales
- 5.3.4. La nueva avenida de José Zorrilla
- 5.3.5. Conclusión final

## EPILOGO. EL CORDEL DE SANTILLANA Y EL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE DE SEGOVIA

### SUMARIO

### RESUMEN

### E.1. INTRODUCCIÓN

### E.2. EL PLAN DE JANSEN PARA BERLIN

### E.3. EL PLAN ABERCROMBIE PARA LONDRES

### E.4. INFRAESTRUCTURA DE LO VERDE PARA SEGOVIA

- 4.1 Introducción.
- 4.2 La planificación previa en la ciudad de Segovia.
- 4.3 Propuesta de infraestructura verde para Segovia
  - 4.3.1. El Cinturón de la Ciudad Histórica.
  - 4.3.2. El Cinturón Verde Exterior
  - 4.3.3. Los corredores y cuñas verdes.
- 4.4 El Cordel del Santillana como parte integrante del nuevo sistema de infraestructura verde de Segovia.

### E.5. CONCLUSIONES

## 0. INTRODUCCIÓN

Durante seis siglos, del XII al XIX, las vías pecuarias se extendieron por todo el reino de Castilla formando una superestructura de nivel regional donde cañadas, cordeles, veredas o coladas, y demás caminos de ovejas atravesaban los campos de Castilla, el Sistema Central, el Duero, el Tajo, el Guadiana y sobre todo, y en lo que aquí interesa, las pequeñas ciudades y aldeas castellanas. Todo ello en su afán de unir los invernaderos del sur con los agosteros del norte de la península. Una superestructura amparada por enormes privilegios debido al especial régimen de protección con el que contaron por parte de la monarquía, pues las merinas y su trashumancia fueron una inagotable fuente de ingresos para las arcas reales.

Así fue como la ciudad castellana contó desde su germen con un entramado de caminos de enorme anchura sobre el que crecer, por lo que cabe preguntarse cómo influiría su existencia sobre el trazado de la ciudad histórica.

Sobre esta cuestión planteada inicialmente en este trabajo hemos elegido como objeto de estudio el sistema de vías pecuarias de la ciudad de Segovia, sistema estructurador a escala regional. Y dentro de este sistema profundizaremos en el estudio del Cordel de Santillana por su ubicación estratégica en relación con la ciudad.

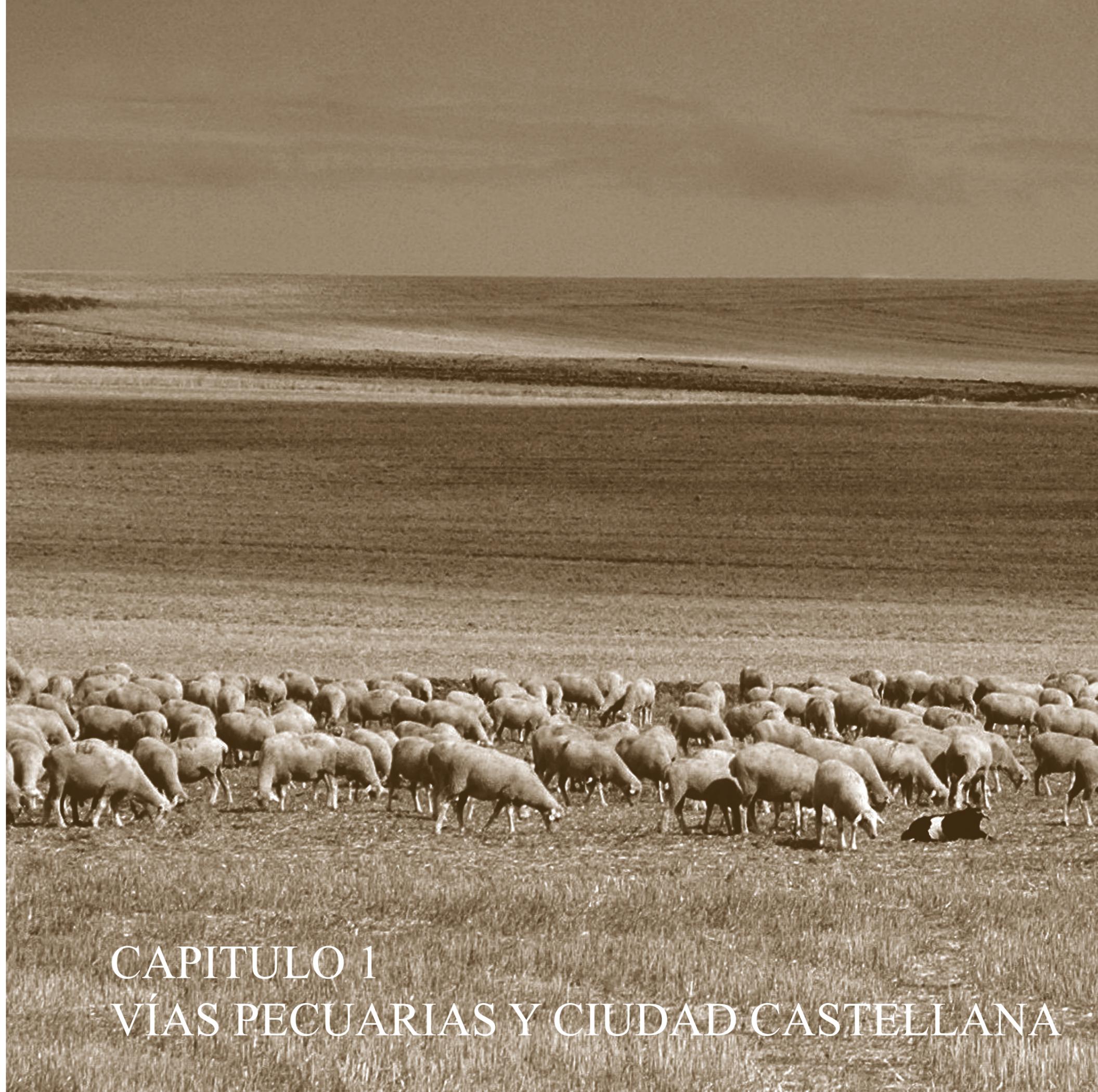
El Cordel Santillana atraviesa la provincia de Segovia de norte a sur, se funde con el núcleo urbano de su capital y conecta con la cañada de la Vera de la Sierra en el pie de monte de la sierra de Guadarrama. Veremos cómo se convierte en generador de la ciudad histórica, en cuanto a forma y funciones. Lugar de oportunidad para los futuros desarrollos y nexo de unión entre paisaje urbano y natural.

Vías pecuarias y ciudad, pasado, presente y futuro. En cuanto al pasado, centraremos nuestra atención en trazado histórico del Cordel de Santillana como caso paradigmático de vía pecuaria que toma protagonismo en la formación de la ciudad histórica de Segovia. Analizaremos y plantearemos un posible trazado histórico del Cordel contado con el análisis que de la ciudad histórica han realizado Eduardo Martínez de Pisón o Antonio Ruiz Hernando, junto a planimetrías históricas y a los proyectos de alineaciones del Arquitecto municipal Joaquín Odriozola y Grimaud. Todo ello nos permitirá generar un hipotético trazado histórico a comienzos del siglo XIX y comprender la importancia del Cordel en la génesis de la ciudad histórica. Plantearemos una cuestión que trataremos de resolver, hasta qué punto calles históricas como el Camino Real de los Arrabales, hoy José Zorrilla, deben su traza a su reciente pasado como vías pecuarias.

En cuanto al presente haremos una propuesta de trazado actual del Cordel con tal grado de definición que pudiera servir para hacer su deslinde. Para ello contaremos con los expedientes administrativos de clasificación del Cordel en el municipio de Segovia, planimetrías Catastrales históricas, fotos aéreas históricas, entre otros. Una vez obtenido lo compararemos con el trazado histórico.

Y finalmente plantearemos una propuesta de futuro para el Cordel integrándolo con el resto de vías pecuarias del municipio en una Infraestructura Verde de la Ciudad de Segovia. Una propuesta de la que tan sólo se esbozan en el presente trabajo unas pinceladas en forma de epílogo.

Palabras clave: Urbanismo, vías pecuarias, Segovia, Cordel de Santillana, Infraestructura Verde.



CAPITULO 1  
VÍAS PECUARIAS Y CIUDAD CASTELLANA

## 1 VÍAS PECUARIAS Y CIUDAD CASTELLANA

*“El genio de España no podrá ser comprendido sin la consideración de este ir y venir de los rebaños por montañas y llanuras... Los ganados trashumantes son centenares y centenares. Cruzan y recruzan toda España. Levantan en las llanuras polvaredas que se diría movidas por un ejército”.*

Azorín, *Una hora de España*. Madrid, 1924

### 1. LAS VIAS PECUARIAS

«Todos los años, generación tras generación, como un hecho casi biológico, entrando el otoño nuestros abuelos y trasabuelos han sentido en su sangre la misma comezón que agita el vuelo de las aves emigrantes y se han puesto en marcha, a lo largo de las viejísimas cañadas, conduciendo sus ganados hacia los pastos más amenos y amorosos». (GONZALEZ HERRERO, M., 2000, p.15)

Como elemento afín a todas las sociedades pastoriles existe una red de uso pecuario que en el caso de los pueblos mediterráneos está destinada a comunicar pastizales complementarios mediante migraciones estacionales.

Estos caminos que los define nuestro Diccionario como *caminos pertenecientes al tránsito de ganado*, vías para los ganados trashumantes, fueron trazados desde la antigüedad, cambiaron su trayectoria con el devenir histórico y de forma residual llegaron hasta nuestros días con distinta denominación en cada cultura: *calles pastorum* en la Roma clásica, *Tratturi* en la península itálica, *Carraires* en Provenza, *Cañadas* en Castilla, *Carreradas* en Cataluña, *Cabañeras* en Aragón, *Azadores reales* en Valencia, etc. (MANTECA, V., 1995)

En Castilla desde tiempo inmemorial se ha venido produciendo este hecho asombroso de la emigración cíclica de los ganados desde las sierras, los agosteros de las altas tierras castellanas, a los extremos, los invernaderos y valles del mediodía, en la Extremadura y el Valle del Alcuía.

Las cañadas son pues las antiguas rutas que cruzan la Meseta castellana y que permiten el paso de los ganados trashumantes que emigraban entre sus pastos de verano en las montañas del norte y centro de la Península a sus pastos de invierno (invernaderos o "extremos") en los cálidos valles, dehesas y tierras bajas del sur y oeste del país. En su conjunto forman un intrincado sistema de caminos de distinta anchura, hasta un máximo de 70 metros en las *Cañadas Reales*. Las rutas más estrechas y de menor rango se llaman *cordeles*, *cuerdas* y *veredas*; también hay que citar ciertos ensanchamientos donde el ganado solía detenerse al final de cada jornada conocidos como *descansaderos*. Todas ellas, en conjunto, reciben la denominación de vías pecuarias.

Esta red comprende también una serie de elementos complementarios; entre ellos, fáciles de encontrar, están los *abrevaderos*; y otros como *majadas*, *chozos*, *puentes*, *ermitas* o *mojones*. Además, a lo largo de las cañadas reales encontramos a veces elementos singulares como son los *berracos*: esculturas que representan a toros y que se remontan a tiempos de los celtíberos; su presencia es controvertida pero posiblemente tengan relación con la actividad ganadera y sus rutas migratorias. (SANCHEZ, J., VAZQUEZ, F., 2000)

Para dar una idea de su importancia baste decir que integran más de 125.000 kilómetros y una superficie aproximada de 422.000 hectáreas, lo que supone un 0,83% de toda la superficie española (CAZORLA, A. y MERINO J, 1994).

El ganado originario que las utilizaba eran -las ovejas merinas, criadas por su apreciada lana. Cada migración, en el otoño, al final del verano, desde el norte hacia el sur, de tierras altas a las bajas; y en primavera, al final del invierno, de sur a norte, de las tierras bajas a las altas, duraba muchos días, a menudo meses, los ganados precisaban alimentarse por el camino, de modo que las cañadas más que simples caminos eran auténticos pastos alargados.

Aunque en los primeros tiempos de la Mesta había tres grandes sistemas de vías pecuarias: la Central o Segoviana, la Occidental o Leonesa y la Oriental o de La Mancha. Con el aumento de las cabañas se hizo necesaria la ampliación de estos itinerarios transhumantes, llegando a ser doce el número de cañadas reales que había a mediados del siglo XIX.

La Cañada Leonesa iniciaba su recorrido en tierras altas del mediodía leonés, pasando por Zamora, Salamanca y el Sistema Central por Béjar. En este último punto, se unía con un ramal del sistema segoviano que provenía de Logroño (Camerós), Burgos, Segovia y Avila (Parameras). Desde estas altas y frías tierras, la cañada bajaba a los invernaderos de Extremadura, atravesando Plasencia, Cáceres, Mérida y Badajoz, bifurcándose en varios ramales que escoltaban a los dos grandes ríos meseteños: el Tajo y el Guadiana. Algunas derivaciones, al llegar a la frontera con Portugal, penetraban en aquel país en busca de las dehesas del Alentejo y el Algarve interior.

El Sistema Segoviano, además de formar parte importante de la red anterior, partía desde las tierras altas de Segovia y La Rioja (los Cameros), cruzaba los importantes pastos del páramo soriano, trasponía la vertiente Norte del Guadarrama y penetraba en Madrid. Por ella discurrían millones de animales cada año que invernaban en los dulces llanos y valles de Talavera, Guadalupe, Almadén y el feraz Valle del Guadalquivir. De esta ruta viene el lema del escudo de la capital soriana "*Soria pura, cabeza de Extremadura*" (*Extra-duriam*).

El tercer sistema, la ruta Oriental o manchega enlazaba las tierras altas o frías de Cuenca o Aragón (Las Bardenas) con el Alto Guadalquivir en Cazorla, a través de La Mancha, acabando en las zonas altas, pero cálidas, de Murcia.

### 1.2. LA TRASHUMANCIA

La trashumancia, es decir: la migración bianual desde las tierras altas y frías del norte a las bajas y cálidas del sur, y vuelta, era la forma más eficaz de mantener una enorme cabaña ganadera de ovejas de lana con el único aporte de los recursos naturales propios: los pastos de las cumbres en verano, tras el deshielo y los prados de las dehesas y valles en invierno, tras el reverdecimiento de la otoñada.

Si en el verano se ponen al descubierto, frescos y jugosos, los cespadales de las cumbres, en ese momento los herbazales del llano están secos y agostados. Y a la inversa, en el invierno, cuando se vuelven inaccesibles los pastos de altura, cubiertos de nieve, los del llano están rebrotando tras las primeras lluvias de otoño. El sistema de emigraciones llamado trashumancia no hacía sino acoplar sus desplazamientos a esta alternancia bioclimática. En los momentos intermedios, durante los movimientos de ganado, éstos se desplazan de sur a norte, del calor al frío y del invierno al verano, durante la primavera. Simétricamente, se desplazan del norte al sur, del frío al calor, de las montañas al llano, durante el otoño.

## 2. LAS VÍAS PECUARIAS Y LA CIUDAD EN CASTILLA

### 2.1 Introducción.

El Honrado Concejo de la Mesta institución auspiciada, entre otros, por Alfonso X reunió a los pastores de Castilla desde finales del siglo XIII hasta bien entrado el siglo XIX. El negocio de la trashumancia y las merinas fue apoyado y defendido como veremos por la monarquía mediante toda una serie de privilegios y la creación una formidable maquinaria administrativa para llevar a cabo sus fines.

Desde el inicio, las asociaciones mesteñas contaron con la protección de los monarcas. Así Alfonso VIII encontrándose en Burgos, el 17 de marzo de 1200, concedió al Concejo de Segovia y su Tierra un privilegio realmente excepcional, que promovió de inmediato el desarrollo y prosperidad de la ganadería segoviana y, consecuentemente, de las industrias derivadas: textil y curtidos. (GONZALEZ HERRERO, M., 2000) Efectivamente, el monarca puso bajo su real protección y amparo a todos los ganados de Segovia, mandando que tuvieran pastos libres en todas partes y tierras de sus reinos, excepto en las “cinco cosas vedadas”, a saber: mieses, viñas, huertas, prados y dehesas.

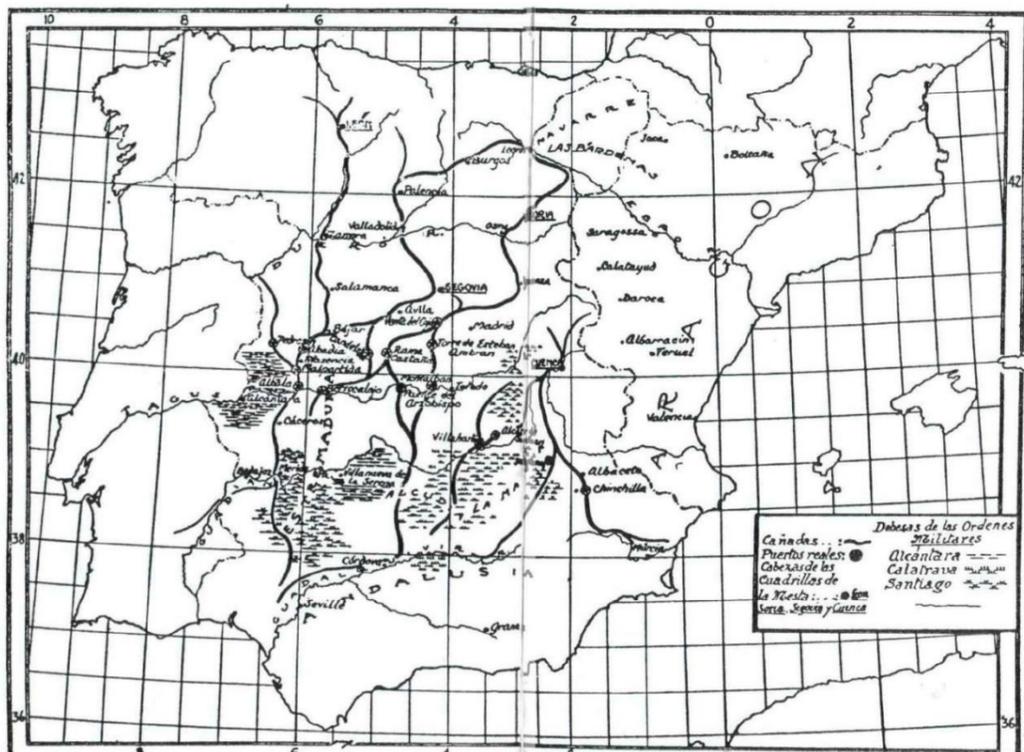


Fig. 1. Plano de vías pecuarias de la Península, Julius KLEIN

Ya en 1273, Alfonso X unió las distintas mestas y fundó lo que más adelante se llamó el Honrado Concejo de la Mesta de los Pastores de Castilla. Si bien la principal misión de la Mesta era organizar las cañadas, los ganaderos arrancaron a Alfonso X una serie de privilegios que tendrán enorme transcendencia en la configuración del territorio, a saber: derecho de paso por las vías pecuarias, prohibición de cercar los

terrenos libres y de roturar las dehesas y pastizales con fines agrícolas, para no disminuir el área de pastos; prohibición de labrar, sembrar y plantar en las cañadas y facultad de la Mesta para recuperar por sí la posesión usurpada, paciando los ganados lo indebidamente sembrado o plantado; autoridad y jurisdicción privativas de la Mesta, con jueces propios, en todas las cuestiones y litigios que se suscitaban respecto de sus derechos y privilegios y orden del ejercicio de la industria pastoril.

Dichos privilegios, considerados abusivos por muchos autores les colocaban por encima del resto de ganaderos propietarios de cabezas estantes y de los agricultores con quien tuvieron numerosos conflictos. Así, los propietarios de las dehesas donde invernanaban estaban obligados a alquilar sus pastos a estos ganados sin poder modificar el precio de los arriendos ni cancelarlos. (KLEIN, J., 1914)

Las cañadas protegidas por los llamados «alcaldes entregadores de la Mesta» tenían una anchura máxima de noventa varas castellanas. Sin embargo, los entregadores aprovechaban cualquier ocasión para sacar los mojones de su sitio y ampliar las cañadas de manera injustificada. Esto produjo pleitos dilatadísimos con los agricultores y también con las agrupaciones de carreteros, dice Vicente Manteca.

### 2.2 Las vías pecuarias y la ciudad en Castilla.

El hecho cierto es que durante seis siglos, del XII al XIX, las cañadas se extendieron por todo el reino de Castilla formando una superestructura de nivel regional donde cañadas, cordeles, veredas o coladas, entre otros, atravesaban los campos de Castilla, el Sistema Central, el Duero, el Tajo, el Guadiana y sobre todo, y en lo que interesa, las pequeñas ciudades y aldeas castellanas. Todo ello por el afán de los ganaderos trashumantes de conectar los invernanaderos del sur con los agosteros del norte. Una superestructura amparada por enormes privilegios dado el especial régimen de protección Real con el que contaron.

Así las incipientes ciudades castellanas de reconquista desde casi sus orígenes se vieron atravesadas por los caminos de las merinas, y todo ello como hemos visto, con el atento ojo observador de los alcaldes corregidores que vigilaban por mantener a los caminos de las ovejas trashumantes a salvo de las ocupaciones de la agricultura. Los deslindes y amojonamientos eran habituales. Los conflictos entre alcaldes entregadores, agricultores y alcaldes pedáneos también.

Tal y como explica el profesor CABO ALONSO hasta tiempos recientes muchas carreteras se construyeron sobre precedentes calzadas, caminos reales o vías pecuarias, o a su vera, debido a que para todas esas vías los hombres, con o sin animales, han buscado los puentes que fueron romanos, luego medievales o de época moderna. Antes de las ciudades existieran tal y como las conocemos, a finales del siglo XII, los caminos de ovejas ya existían. Atravesaban las ciudades y aldeas uniendo ciudad y territorio y contaban con una gran anchura. Eran por tanto lugares estratégicos que propiciaron el asentamiento de población. Ejemplos que ilustren esta afirmación los encontramos a decenas por nuestra geografía, así por ejemplo, en Manzanares, en la provincia de Ciudad Real, la vía pecuaria discurría por la plazuela de los Paradores. Pues de qué otro paraje con mayor holgura y comodidad podían disponer los establecimientos destinados a recibir diligencias que ese que la ciudad ofrecía con la acogida de la vía pecuaria.



Fig. 2. Plano de vías pecuarias del municipio de Valladolid, elaboración propia

Al pasar las vías ganaderas por las poblaciones se convertían en calles. Y de esta forma la calle-vía pecuaria era organizadora total o parcial de la expansión del núcleo de población. Así pues se pregunta CABO ALONSO, en qué otro punto más importante que el del paso de los ganados podían levantarse los templos parroquiales. En definitiva, la cañada atravesaba el lugar por la parte más noble y venía a ser el vial más ancho.

Si observamos la ciudad de Valladolid en la *figura 2* vemos grafiadas en verde la estructura de vías pecuarias que configuran su alfoz. De todas ellas destaca la Cañada Real de las Merinas, señalada en rojo, que atraviesa la ciudad de norte a sur, casi paralela al río Pisuerga y sobre el eje natural de crecimiento. La Cañada de Merinas entraba en la ciudad por la puerta del Carmen, situada sobre el Paseo de Zorrilla a la altura del Hospital militar, atravesaba la plaza del Campillo y el Barrio de San Andrés para coger Real de Burgos y circumbalando a la ciudad histórica volver a salir por la Puerta de Santa Clara en dirección a Cabezón. Su superposición con el Paseo Zorrilla no es casualidad. La Cañada ofrecía a la ciudad un eje perfecto de crecimiento en dirección sur. Es por ello que a nadie le puede extrañar que el Paseo Zorrilla, en su configuración inicial y actual tenga una anchura, salvo en las zonas intrusadas, de 90 varas castellanas. O sea, la anchura de una cañada. (*Fig.3*)



Fig. 3. Plano de vías pecuarias de Valladolid detalle a su paso por el Paseo de José Zorrilla, elaboración propia



Fig. 4. Plano de vías pecuarias del municipio de Medina del Campo, elaboración propia

Hermanada con la ciudad de Segovia se encuentra la villa de Medina del Campo, sobre la que fijaremos ahora nuestra atención. Como vemos en la *figura 4* la villa es atravesada por multitud de vías pecuarias de las que destacamos el Cordel de Salamanca y el Cordel de Madrid que atraviesan el núcleo de norte a sur cruzando el río Zapardiel por sendos puentes. El Cordel de Salamanca a su paso por la villa se convierte en la calle José Zorrilla con presencia de un descansadero al sur hoy ocupado parcialmente por la plaza de toros y sus instalaciones anejas. El Cordel de Madrid por su parte constituye actualmente la calle Lope de Vega, consta la presencia también de un descansadero al sur hoy ocupado por el cuartel del Marqués de la Ensenada.

### 2.3 La singularidad de Segovia.

Hemos visto en los ejemplos anteriores como la ciudad castellana contó desde su germen con un entramado de caminos de enorme anchura sobre el que crecer, por lo que cabe preguntarse cómo influiría su existencia sobre el trazado de la ciudad histórica.

El caso de la ciudad de Segovia no es distinto al de Valladolid o Medina del Campo. Como veremos Segovia esta surcada por toda una red de vías pecuarias que configuran una estructura territorial de gran importancia. Desde el punto de vista de su situación topográfica, la ciudad tiene un emplazamiento típicamente celtibérico: alto promontorio que se yergue, inexpugnable, en la confluencia de dos ríos; en este caso, el Eresma y el Clamores. Como Sepúlveda, entre el Duratón y el Castilla; o Coca, entre el Eresma y el Voltoya; o Pedraza, entre Vadillo y el San Miguel, o Arévalo, entre el Adaja y el Arevalillo. Sobre el espolón que formaron los ríos Eresma y Clamores se fundó la ciudad de Segovia, a la que el hombre dotó de un tercer río, el Acueducto, e hizo aún más inexpugnable mediante la construcción de murallas. *Segovia nació para la guerra, y esa fue su razón y destino y cuando sobrevino la paz estuvo a punto de eclipsarse, Ruiz Hernando, J.A. (1986)*

Segovia es además el encuentro entre la meseta castellana cerealista y el pie de monte de la Sierra de Guadarrama. Lugar de transición de la caliza al granito y al gneis, del trigo de los campos de Zamarramala al norte a los prados del pie de monte del Soto de Revenga, salpicado de fresnos y encinas.

Para responder la cuestión suscitada, hemos elegido el Cordel de Santillana. El Cordel de Santillana es una vía pecuaria que por su ubicación resulta estratégica en el crecimiento de la ciudad. Se encuentra sobre el denominado Camino Real de los Arrabales que unía las parroquias al sur del Castro, atravesaba el Valle del Eresma por las primitivas parroquias de San Blas o San Gil y cruzaba el Puente *la Castellana* sobre el Eresma, uniendo la meseta cerealista con la Sierra de Guadarrama e incluso más allá a través del Puerto de la Fuenfría. Camino de origen romano y pasado ovejuno el Cordel de Santillana fue en opinión de quien suscribe generador de la ciudad histórica, en cuanto a trama y funciones. Y es un lugar de oportunidad para los futuros desarrollos como nexo de unión entre paisaje urbano y natural.

### 3. VIAS PECUARIAS DE LA PROVINCIA DE SEGOVIA.

La situación de Segovia en el centro geográfico de la península Ibérica concede a esta provincia especial importancia en el conjunto de las grandes migraciones ganaderas norte-sur. Las cañadas reales son las encargadas de recoger y canalizar el flujo migratorio de los rebaños. Tres de estas importantes cañadas, la Soriana Occidental, la Leonesa Oriental y la Segoviana, atraviesan la provincia en el recorrido que lleva de los pastos de invierno situados principalmente en las dehesas del centro y sur peninsular a los puertos de merina de la cordillera Cantábrica, y sierras del interior como Urbión o Albarracín, donde los rebaños son conducidos durante el verano (SANCHEZ, J., VAZQUEZ, F., 2000).

El emplazamiento de Segovia en la vertiente norte de la sierra de Guadarrama ofrece al trashumante un paisaje diferente dentro del extenso territorio formado por las dos mesetas. El paso de los rebaños trashumantes se realiza en dos meses críticos para la alimentación del ganado: octubre y junio. En octubre el tránsito ganadero es en dirección a las dehesas, mientras que en junio el recorrido les llevará a los puertos de

montaña. Los pastos de las vertientes de la Sierra de Guadarrama suponen para los ganaderos una posibilidad de alimentar el ganado -incluso en años de lluvias escasas- y, además, de encontrar en los cursos de agua de la Sierra buenos abrevaderos donde llevar a beber a los rebaños.

Muchas poblaciones serranas conocieron los beneficios y el auge económico que provenía de atender a los rebaños y pastores que pasaban por ellas. En algunas de estas localidades existían los llamados esquileos. En Segovia estaban situados al pie de la Sierra, muy próximos a la Cañada Soriana Occidental o bien comunicados con ésta por medio de cordeles. En ellos se llevaba a cabo el esquileo de las ovejas; contaban éstos con lavaderos donde la lana era lavada y teñida, siendo posteriormente tendida en los prados al cuidado de las tormentas. De allí salía en carros para ser dedicada a la fabricación de paños. El Cordel de Santillana contaba como veremos con auna casa de esquileo en las inmediaciones de la Cañada Real Soriana occidental.

### 3.1. Cañada Real Soriana

Los cordeles y veredas en la Sierra conforman una densa red de caminos con dos finalidades importantes: acceder a la cañada real Soriana y facilitar el tránsito del ganado hacía los puertos de Guadarrama para la transtemitancia. (Fig. 6)

La cañada real Soriana Occidental, también conocida como de la Vera de la Sierra, transcurre en dirección E-W desde Soria hasta Trujillo (Cáceres). Tiene cerca de 700 kilómetros de recorrido. La cañada entra en Segovia por el término de Ayllón, procedente de Soria, pasa por los términos de Mazagatos y Santa María de Riaza donde cruza el río Riaza. Atraviesa Corral de Ayllón, Saldaña, Ribota y Fresno de Cantespino. Recorre el término de Riaza, y llega al de Cerezo de Arriba y Santo Tomás del Puerto. Al llegar a la N-1, la cruza en el kilómetro 96,7 donde también atraviesa la cañada real Segoviana que sube al puerto de Somosierra.

La cañada Soriana continúa al pie de la Sierra por los términos de Sigüero, Sigüero, Casia, Prádena, Arcones, Matabuena y Gallegos. Prádena que fue una importante población lanera queda al norte, comunicada por un cordel. Prosigue por Aldealengua de Pedraza, Navafría, Torre Val de San Pedro, La Salceda, Collado Hermoso, donde discurre por el mismo centro de la población para seguir, cercana a la carretera N-1 10, hasta Sotosalbos, Santo Domingo de Pirón, Basardilla, en cuyo límite está el rancho de Alfaro, Torrecaballeros y Cabanillas del Monte. Rodea la ciudad de Segovia, al pie de la Atalaya, pasando por los términos de Tres Casas, Palazuelos de Eresma y la entidad menor de Revenga, en cuyo territorio está situado el rancho de Santillana, hoy en ruinas, al final del cordel del mismo nombre.

Al llegar a la umbría de la Mujer Muerta, la cañada Soriana recorre los términos de La Losa, Ortigosa del Monte, Otero de Herreros, El Espinar, Navas de San Antonio y Villacastín donde cruza a la Leonesa Oriental poco antes de que ésta, la Leonesa, cruce el río Voltoya por el puente de las Merinas, ya en el Campo Azálvaro, desde donde entra en la provincia de Ávila después de haber recorrido 145 Kilómetros dentro de la provincia de Segovia.

La cañada Soriana se encuentra en general en buen estado de conservación, está delimitada principalmente por vallado de mampostería por lo que resulta fácil su identificación.

Se conservan muchos cordeles, como el cordel Santillana o el de Navashaces.

### 3.2. Vías pecuarias del municipio de Segovia

Además de la Cañada Real Soriana Occidental o Vera de la Sierra, las vías pecuarias de Segovia son enumeradas y descritas dentro del “*Proyecto de Clasificación de vías pecuarias del municipio de Segovia*” (anexo documental 1), redactado por el Perito Agrícola del Estado adscrito al Servicio de Vías Pecuarias Sr. D. Silvino María Maupoey Blesa en el año 1947. Se clasificaron, según establecía el Reglamento de Vías pecuarias, aprobado por Decreto de 23 de diciembre de 1994, en “VIAS PECUARIAS NECESARIAS” y “VIAS PECUARIAS EXCESIVAS”

Según el proyecto son vías pecuarias necesarias el Cordel de Palazuelos, el Cordel de Santillana, la Colada de Juarrillos, La Vereda de Bernuy de Porreros, la vereda de Zamarramala, la Colada de Tejadilla, la Colada de la Piedad. Son vías pecuarias excesivas con sobrante la Cañada del Puente Martinete y Cueva de la Zorra, el Cordel de la Lastrilla y el Descansadero de la Dehesa. (Fig. 7)

Destacan los siguientes,

El Cordel de Palazuelos según la descripción del proyecto de clasificación, tiene anchura 45 varas, procede de dicho pueblo, llega al paraje de Chamberí, roza la carretera de San Ildefonso, hoy la Granja, por la izquierda, sigue por la calle Cañuelos, a izquierda del Acueducto, cruza la plaza del Salvador y, calle Ochoa Ondátegui abajo, se une en el Descansadero de ganado en las escalinatas del Azoguejo con el Cordel de Santillana.

La Cañada del Puente del Martinete y de la Cueva de la Zorra, anchura de 90 varas nada menos; procede de los ranchos de esquileos de Palazuelos de Eresma; en el pago del despoblado Gallococeado se le desprende a la izquierda el Cordel de Palazuelos, antes descrito; la cañada sigue río Eresma abajo por los Batanes, los Polvorines, la Fábrica de la Loza, tuerce a la izquierda por la carretera de Cuéllar, sube



Fig. 5. Estación de tren sobre la colada de la Tejadilla. Se puede apreciar el arbolado del Descansadero de la Dehesa al fondo. Año 1883. Fuente: A.H.m.

por la Cueva de la Zorra, bordea el Cerro del Ángel, donde se ubica el Cementerio, y en San Gabriel, antiguo Parque de Bomberos, y edificio de Padres Misioneros, se une otra vez el Cordel de Palazuelos.

La Colada de Tejadilla tiene una anchura de 15 varas. Es una vía pecuaria de carácter local que sirve de paso al ganado desde la Dehesa del Valle Tejadilla hasta el

descansadero de la Dehesa, en el actual parque del mismo nombre. Sus terrenos son ocupados en parte por la antigua estación de tren. (fig.5) El Descansadero de la Dehesa, está ubicado al Sureste de Segovia, en las cercanías de antigua estación de tren, hoy intrusionado, prácticamente ha desaparecido.

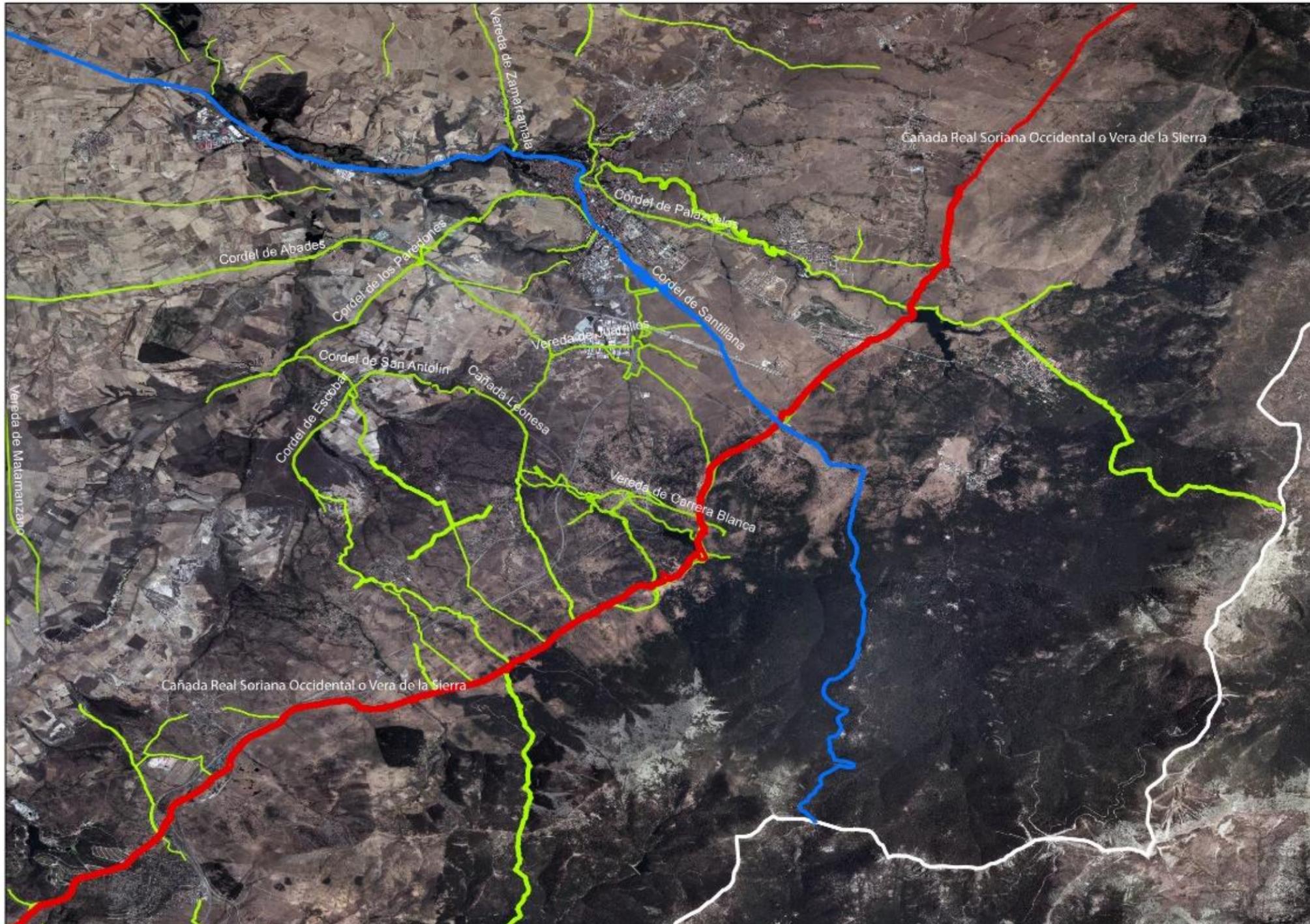


Fig. 6. Plano de vías pecuarias del municipio de Segovia, elaboración propia

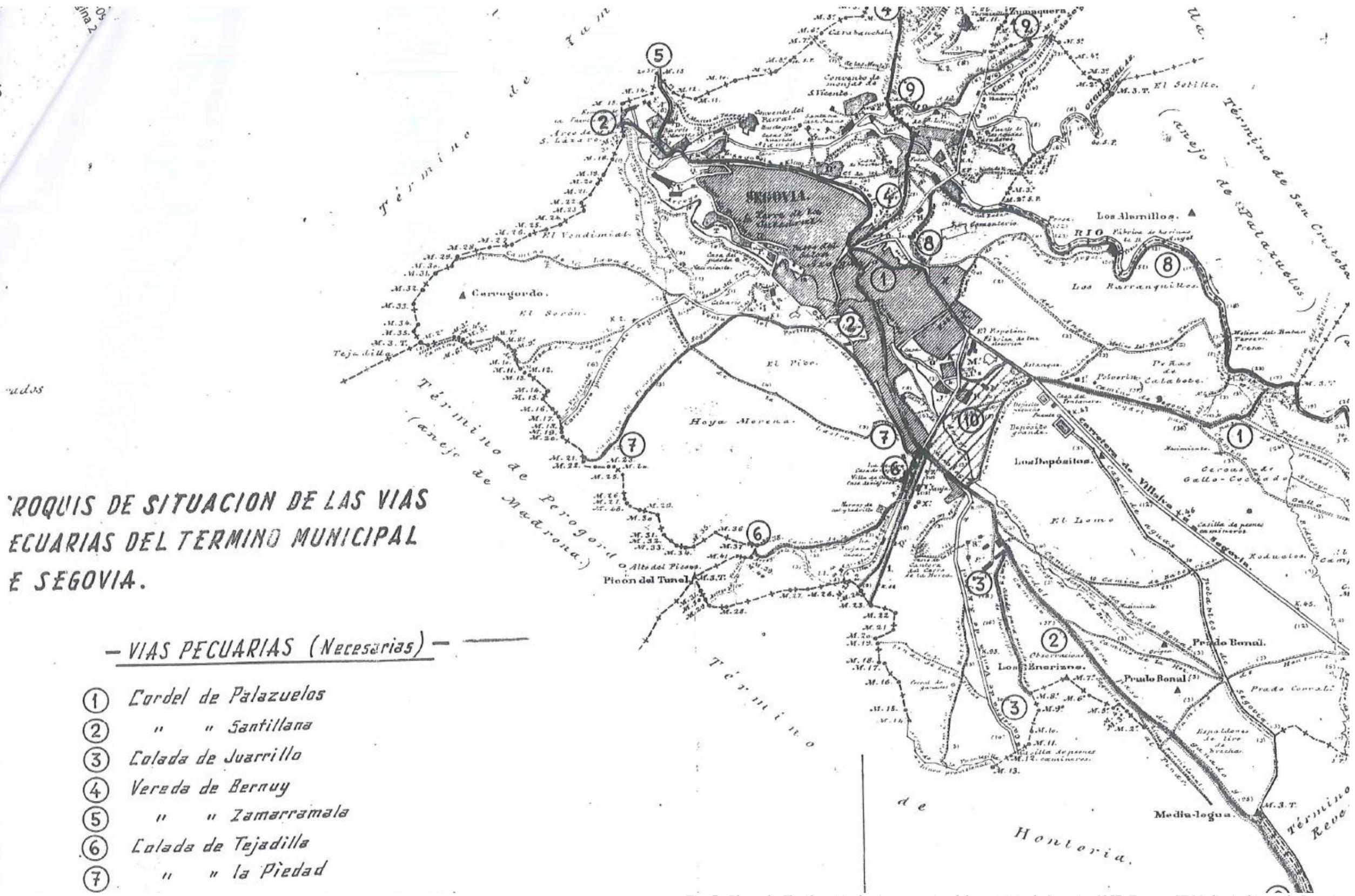


Fig. 7. Plano de Clasificación de vías pecuarias del municipio de Segovia, 1957. Fuente: ST Medio Ambiente de Segovia.

### 3.3 El Cordel de Santillana

Según la descripción que de esta vía pecuaria hace MAUPOEY BLESA, 1947, sabemos que el Cordel entra a Segovia por el Arco de la Fuencisla siguiendo la Ctra. de Arévalo y cogiendo la zona urbana atraviesa el río Eresma por el puente de la Castellana, continua por la ronda de Santa lucia, hoy Sto. Domingo de Gúzman, Calle San Juan, Plaza de Azoguejo. Y continua hacia los antiguos arrabales de Santa Eulalia y Santo Tomas camino del Cristo del Mercado por el Camino Real de los Arrabales, hoy calle José Zorrilla.

El Cordel de Santillana aún conserva cierto uso, fundamentalmente por los ganaderos trasterminantes.



Fig. 8. Paso de merinas por el Cordel de Santillana en su tramo urbano, calle José Zorrilla. Fuente: Adelantado de Segovia.

### 3.4. Casas de esquila

Asociadas a las vías pecuarias, y especialmente por su ubicación, a la Cañada Real Soriana Occidental, se sitúan los ranchos o casas de esquila. En toda la vertiente septentrional de la Sierra de Guadarrama, se encuentran los esquilos, conjuntos de edificaciones y patios capaces de albergar miles de ovejas, así como a los pastores, esquiladores, apartadores, velloneros etc. Todas estas edificaciones están en desuso y de ellas sólo permanecen los arranques murarios.

De oeste a este, se encuentra primero el esquila de El Espinar, del que se conservan los muros y la fachada de la casa-palacio de los marqueses de Perales. El segundo es el de Ortigosa del Monte, a orillas del río Milanillos, del que se conserva una hermosa portada de entrada al recinto del siglo XVIII y algunas dependencias. El tercero es el esquila de La Losa, del que quedan restos de muros y puertas y sobre el cual se han construido nuevos edificios. El cuarto es el de Iturbieta, llamado también de Santillana, se encuentra en las cercanías del Rancho del Feo, su estado de conservación es ruinoso.

Estos edificios se utilizaban los veinte o treinta días que duraba el esquila. Existen numerosas descripciones de las labores que se realizaban como la de Antonio Pons en su libro "Viaje por España", referente al esquila de Iturbieta: "Primero se mete el ganado en los encerraderos a la espera de pasar al "bache", pieza angosta con

techo bajo para que las ovejas estén apretadas, pasen mucho calor y suden, lo que reblandece la lana y facilita el esquila. De allí las sacan los "ligadores" llevándolas al rancho, pieza principal de la operación, donde las atan y pasan a los esquiladores que terminan la operación". Los esquilos se comunicaban con las grandes cañadas reales a través de cordeles, lo que aseguraba el tránsito de importantes contingentes de ganado que iban a ser esquilados.

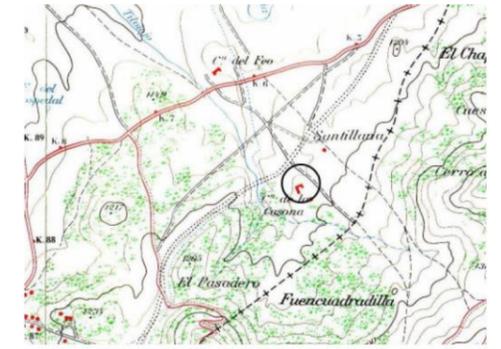


Fig. 9. Esquila de Iturbieta o Santillana.

El esquila de Santillana lo mandó construir el marqués de Iturbieta, vecino de Madrid, hacia 1745. Para ello compró el terreno a un mayorazgo segoviano, el cual obtuvo la correspondiente licencia de venta del rey Felipe V, datada en San Ildefonso el 24/09/1744. Con la decadencia de la trashumancia en la primera mitad del siglo XIX, el esquila quedó sin el uso para el que había sido construido, sin embargo se mantuvo la integridad del edificio hasta después de la guerra civil.

Construido en el siglo XVIII. Se abandona en 1939. Quedan los muros perimetrales y de distribución de todo el complejo. Éste está compuesto por un patio central que separa la zona específica del esquila de las dependencias de ocuparán los operarios. La primera zona contendría el rancho como lugar donde se ejecuta la operación de esquila, es una nave rectangular, a cuyos lados se adosan las lonjas, donde se guardaban los vellones esquilados. La pared oriental del rancho tiene adosado el largo y estrecho bache, la pared de poniente está exenta y se abre en ella la gran puerta de entrada al rancho.

#### 4. HISTORIA Y NORMATIVA DE LAS CAÑADAS Y LOS GANADOS TRASHUMANTES

La historia de las cañadas remonta probablemente a antiguos trazados anteriores prerromanos y probablemente neolíticos, de forma, que la Edad Media se organizó institucionalizándolo mediante la generación de un aparato administrativo y burocrático. Los desplazamientos estacionales de ganado en la Península Ibérica se remontan, probablemente, tiempos inmemoriales. Sin embargo, es en el *Fuero Juzgo Visigótico*, siglo VII, cuando aparecen expuestos por primera vez los privilegios y exenciones referidos al régimen de andadura de los ganados sobre el paso y pasto de ganados en *carreteras públicas y campos abiertos*. (MANTECA, V., 1995).

Entre «*los episodios o elementos ... que ejercieron una influencia fundamental sobre el carácter y posterior historia*» de la Mesta, explica Julius Klein, se concede especial importancia a las asambleas locales de pastores, supuestamente existentes desde tiempo de los visigodos, y conocidas en la Corona de Aragón como *ligallos, ligajos o lligallós*; en Navarra como *mezdas, mestas*; en Castilla como *mestas o mixtas*. (BISCKO, C.J., 1982)

De esta organización local surgieron, andando el tiempo, mestas que abarcarían más territorio. Estas mestas debieron coincidir con la división orgánica de la cabaña castellana: la Mesta de León que comprendía todas las sierras del norte del reino leonés; la Mesta de Soria, que abarcaba la zona alta del Duero; la Mesta de Segovia, con los pastos del Sistema Central a un paso y, la Mesta de Cuenca, en las estribaciones del Sistema Ibérico. En la organización de la Mesta, contribuyó especialmente la Mesta de Soria. (MANTECA, V., 1995). Estas asambleas pastoriles, a las que era obligatorio asistir, se celebraban dos o tres veces al año, estaban pensadas principalmente para devolver a sus dueños el ganado extraviado, y no tenían relación con la trashumancia propiamente dicha.

Desde el inicio la Mesta contó con la protección que le dispensó Alfonso VIII. Encontrándose en Burgos, el 17 de marzo de 1200, concedió al Concejo de Segovia y su Tierra un privilegio realmente excepcional, que promovió de inmediato el desarrollo y prosperidad de la ganadería segoviana y, consecuentemente, de las industrias derivadas: textil y curtidos. (GONZALEZ HERRERO, M., 2000) Efectivamente, el monarca puso bajo su real protección y amparo a todos los ganados de Segovia, mandando que tuvieran pastos libres en todas partes y tierras de sus reinos, excepto en las “cinco cosas vedadas”, mieses, viñas, huertas, prados y dehesas. De esta forma la ganadería Segovia creció exponencialmente.

Estas primitivas mestas, sin embargo, hay que considerarlas, piensa KLEIN, como el modelo utilizado por Alfonso X para unir a todos los ganaderos de su reino. En 1273, Alfonso X unió las distintas mestas y fundó lo que más adelante se llamó el **Honrado Concejo de la Mesta de los Pastores de Castilla**. Si bien la principal misión de la Mesta era organizar las cañadas, los ganaderos arrancaron a Alfonso X una serie de privilegios, a saber: derecho de paso por las vías pecuarias, prohibición de cercar los terrenos libres y de roturar las dehesas y pastizales con fines agrícolas, para no disminuir el área de pastos; prohibición de labrar, sembrar y plantar en las cañadas y facultad de la Mesta para recuperar por sí la posesión usurpada, paciendo los ganados lo indebidamente sembrado o plantado; autoridad y jurisdicción privativas de la Mesta, con jueces propios, en todas las cuestiones y litigios que se suscitaban respecto de sus derechos y privilegios y orden del ejercicio de la industria pastoril. Dichos privilegios, considerados abusivos por muchos autores les colocaban por encima del resto de

ganaderos propietarios de cabezas estantes y de los agricultores con quien tuvieron numerosos conflictos. Así, los propietarios de las dehesas donde invernaban estaban obligados a alquilar sus pastos a estos ganados sin poder modificar el precio de los arriendos ni cancelarlos. (KLEIN, J., 1914)

Las cañadas eran protegidas por los llamados «*alcaldes entregadores de la Mesta*». Su anchura máxima era de noventa varas castellanas. Los entregadores aprovechaban cualquier ocasión para sacar los mojones de su sitio y ampliar las cañadas de manera injustificada. Esto produjo pleitos dilatadísimos con los agricultores y también con las agrupaciones de carreteros, dice Vicente Manteca.

Todo este conjunto de disposiciones y privilegios alfonsinos, fue completado por una normativa unificadora de montazgos y servicios que gravaban el tránsito de los rebaños, como organización gremial de ganaderos para defensa corporativa de sus intereses.

**Alfonso XI**, en el sitio de Ciudad Real y siendo el año de 1347, decreta la *Carta de Privilegios* por la que sitúa a la ganadería bajo su protección constituyéndose así la *Cabaña Real*. (PASCUA, E., 2007) Será la base de toda una legislación proteccionista que supondrá la creación de toda una maquinaria administrativa formada por *Alcaldes Mayores Entregadores y Audiencias Itinerantes*.

**Enrique IV de Castilla**, se refirió a las vías pecuarias como «*mis cañadas*» manifestando un dominio real que recaía tanto sobre las *Cañadas Reales* como sobre otras más generales de tránsito, los *Caminos Reales*.

El desarrollo y configuración de la corporación mesteña alcanza su apogeo con **los Reyes Católicos**. En el plano fiscal se reglamentó el cobro del servicio y montazgo. El apartado administrativo y judicial del gremio se vio reforzado cuando los Corregidores pasaron a ayudar a los Alcaldes Entregadores en sus actuaciones punitivas. La Ley de posesión de 1501 privilegió a los ganados sobre la labranza conduciendo todo ello a una especial solicitud y protección de las cañadas y demás vías pecuarias con rectificación de linderos y agravación de penas para los intrusos o usurpadores, en un intento de preservarlas en beneficio del fin a que sirven.

Cuando Carlos V llega a España procedente de Flandes, el comercio exterior de lana se intensifica, con la instalación de almacenes en Brujas, La Rochelle y Florencia. Sin embargo con el Reinado de Felipe II comienza la decadencia del comercio de la lana. Klein justifica el declive con el argumento de que la preponderancia de la Mesta era inseparable de la fortaleza de la Corona, de modo que los acontecimientos históricos debilitaron ambas. Con la crisis ganadera del siglo XVII y sobre todo con la expansión de la agricultura en el siglo XVIII se produce un cambio de rumbo en la política económica española. Los nuevos principios de la escuela fisiocrática plasmados en las obras de los ilustrados como Jovellanos con su informe sobre la Ley Agraria, Campomanes y Floridablanca con sus reformas influyeron de manera muy negativa en los privilegios de la Mesta a los que se atribuye la responsabilidad del atraso e incuria que arrastra la agricultura en España.

Con todo ello se van preparando las condiciones que habían de llevar a la **extinción del Concejo de la Mesta** por Real Orden de 31 de Enero de 1836. En tal coyuntura, no se produjo sin embargo un decaimiento de las vías pecuarias, en cuanto a la protección de su integridad y al mantenimiento de las mismas, sino que continuaron desempeñando su tradicional función. (MANTECA, V., 1995).

En el año 1836, tras la desaparición del Honrado Concejo y para defender la cabaña ganadera española, se creó la **Asociación General de Ganaderos del Reino**,

con autoridad sobre todas las cuestiones de la industria pastoril del país. Entre sus funciones estaban las de proteger y conservar la red de cañadas y formar una relación descriptiva de las mismas.

**El Real Decreto de 5 de junio de 1924 para la clasificación y deslinde de las vías pecuarias** (Gaceta del 6), en su preámbulo, y sin ambages, explica la finalidad del mismo, manifestando que *«es necesario, si se quieren conservar las vías pecuarias, reunir en un texto legal el cuerpo de doctrina sobre esta materia, fijando las facultades reivindicatorias de la Administración, simplificando trámites y facilitando la enajenación, en beneficio del Estado y de los Municipios, de aquellos trozos que hoy no son utilizados por la ganadería»*.

Ya dentro del texto legal (20 artículos), el Real Decreto de 1924 define a las vías pecuarias como bienes de dominio público, y, en cuanto tales, no susceptibles de prescripción, y por tanto reivindicables, *«salvo los casos en que se haya legitimado conforme a las leyes el derecho adquirido, haciéndose la adquisición irreivindicable»* (artículo 1.º). Dicha legitimación legal se refiere implícitamente a los casos amparados por la legislación hipotecaria y explícitamente a los que se apoyen en la prescripción por acreditarse en posesión quieta y pacífica durante treinta años (artículo 9.º).

Esta constricción de las facultades reivindicatorias suponía, a su vez, el carácter superfluo de una parte de la red pecuaria, cuya magnitud era preciso determinar. De ahí el mandato taxativo de que *«se procederá a la clasificación, por provincias, de las vías pecuarias, en vías pecuarias necesarias para el uso y paso de ganados y vías pecuarias innecesarias»*, con la precisión añadida de que *«las primeras continuarán bajo la custodia de la Asociación General de Ganaderos, destinadas al servicio de la ganadería, y las segundas serán enajenadas»* (artículo 2.º). Las anchuras legales establecidas, lejos de la gradación de intervalos que había introducido el Código Civil, quedan fijadas en el artículo 3.º con carácter maximalista y excluyente en 75,22 m. (cañadas), 37,50 m. (cordeles) y 20,89 m. (veredas). La clasificación provincial, por su parte, se practicará por términos municipales, en cuyo proyecto habrá de determinarse el carácter de las vías siguiendo la división tripartita entre necesarias, innecesarias y sobrantes (artículo 5.º).

Real Decreto, de 23 de diciembre de 1944, por el que se aprueba el **Reglamento sobre Vías Pecuarias**. El Reglamento señalaba como vías pecuarias, las cañadas, cordeles, veredas y coladas. Asimismo declaró imprescriptibles a las mismas en el artículo 1.º, de modo contradictorio declaró en su artículo 2.º que la Administración podrá en cualquier tiempo reivindicar los terrenos usurpados *«salvo los casos en que se haya legifimado»* la ocupación de los particulares, con lo que devenía imposible la recuperación de la Administración per se. Se encomendó la gestión de las vías pecuarias al Servicio de vías pecuarias, organismo autónomo adscrito a la Dirección General de Ganadería dentro del Ministerio de Agricultura. En su Reglamento de Régimen Interior manifestaba la intención de disponer de una estructura dirigida a realizar el Mapa General de las Vías Pecuarias Españolas mediante la más exacta ejecución del Plan Nacional de Clasificaciones que con los consecuentes deslindes y amojonamientos consiga determinar la delimitación de estos caminos ganaderos. En lo que nos interesa así fue en Segovia, Madrona, Fuentemilanos, Revenga, Hontoria y Zamarramala.

Con respecto a los resultados hay que destacar que debido a la precariedad de medios con que el Servicio de Vías Pecuarias contó hizo que las expectativas legales quedaran reducidas a un número no muy elevado de proyectos de clasificación resultando por otro lado impotente para frenar el intrusismo que sobre estos terrenos

supuso la avalancha de asentamientos masivos en terrenos periurbanos y las roturaciones en zonas rurales sobre todo de minifundio (reconversión en pastizales, etc.)

Ya bien entrado el siglo se aprueba la **Ley 22/1974 de 27 de Junio de Vías Pecuarias** y su Reglamento de desarrollo aprobado por Real Decreto 2876/1978 de 3 de noviembre. Las competencias administrativas se cederían al Instituto Nacional para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) según Decreto-Ley 17/1971 de 28 de Octubre.

El Estatuto de Autonomía de Castilla y León, aprobado por Ley Orgánica 4/1983, de 25 de febrero, recoge y asume la competencia exclusiva en materia de vías pecuarias. Desde ese momento se crearan unidades específicas de vías pecuarias dentro de las secciones de Medio Natural y adscritas a los Servicios Territoriales de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Finalmente en la actualidad está vigente la **Ley 3/1995 de 23 de marzo de Vías Pecuarias** en vigor desde el día 25 de marzo de 1995 que constituye la legislación básica del Estado sobre vías pecuarias. La comunidad autónoma de Castilla y León carece de desarrollo legal o reglamentario en esta materia.



A sepia-toned photograph of a shepherd with a staff and a dog herding sheep in a field. The shepherd is on the right, wearing a dark cloak and holding a long staff. A dog is on the left, and several sheep are in the middle ground. The background shows a field with some trees and utility poles under a cloudy sky.

CAPITULO 2  
DELIMITACIÓN DEL CORDEL  
DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO  
DE SEGOVIA

## 2. DELIMITACIÓN DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

### 2.1. OBJETO

En el presente capítulo se desarrollan las labores y actuaciones que seguiremos para obtener una cartografía detallada de los límites del Cordel de Santillana en su situación actual y a comienzos del siglo XIX con el objetivo de realizar un análisis comparativo entre ambas situaciones y poder establecer una hipótesis sobre la influencia del Cordel en el desarrollo de la ciudad histórica.

Además servirá de base para futuros trabajos de deslinde y amojonamiento administrativo del bien demanial propiedad de la Junta de Castilla y León. Y finalmente el conocimiento y trazado del Cordel en su situación actual facilitará una futura integración dentro de la red de infraestructura verde de Segovia, en la cual las vías pecuarias están destinadas a desempeñar una importante función a nivel territorial y ambiental. Su función ecológica, ha sido reconocida en la vigente legislación estatal sobre vías pecuarias y plasmada también en la *Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad* al incluir en la planificación ambiental o en los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, los corredores ecológicos, otorgando un papel prioritario a las vías pecuarias. (GORDO ALONSO, F.J., 2009)

#### 2.1.1. Objetivos del trabajo de levantamiento parcial del Cordel

- a) Representar cartográficamente el trazado y anchura del Cordel de Santillana con la oportuna precisión en su situación actual y en su situación origen para lo cual consideramos una buena aproximación el trazado correspondiente a comienzos del siglo XIX que propondremos.
- b) Disponer de un instrumento previo y necesario para abordar las labores de investigación y defensa del Cordel de Santillana. Además de su categorización según los datos cartográficos facilitados para sistematizar y agilizar las labores de deslinde.
- c) Conocer el trazado para facilitar una integración eficaz de las vías pecuarias como corredores ecológicos en la Red Natura 2000.
- d) Generar una base de datos espaciales útiles para la publicación y difusión de este patrimonio y sus valores al resto de la sociedad.

#### 2.1.2. Estado de la cuestión

La existencia de una red muy densa de vías pecuarias en el municipio de Segovia y la falta de medios primeramente de la Asociación de Ganaderos del Reino, después del Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, posteriormente del Instituto para la Conservación de la Naturaleza (ICONA) y finalmente, cuando la titularidad de las vías pecuarias fue transferida a las comunidades autónomas, del Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia ha impedido la realización del preceptivo deslinde de estos bienes de titularidad pública y carácter demanial.

Existen, sin embargo, proyectos de clasificación de los municipios de Segovia, Hontoria, Revenga, Madrona, Fuentemilanos y Zamarramala. Éstos últimos constituían municipios independientes de la Capital hasta 1971, momento en el que se anexionan quedando en la configuración actual. Es por ello que el actual municipio de

Segovia cuenta en realidad con cinco Proyectos de Clasificación realizados en distinta época correspondiendo cada uno de ellos a cada uno de los antiguos municipios hoy desaparecidos.

El Proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Segovia fue redactado por Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería en el año 1947. Al año siguiente el mismo perito agrícola redacta el Proyecto de Clasificación para Hontoria. De 1954 es el Proyecto de Clasificación de Zamarramala redactado por Don Raimundo Álvarez García. D. Eugenio Fernández Cabezón redactara el de Madrona en 1957, siendo también Perito Agrícola del estado. Don José María Yustos González, Perito Agrícola del estado, afecto al servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, redactó en el año 1967, el proyecto de Clasificación de Revenga. El último Proyecto de Clasificación data de 1971 y es el correspondiente al entonces municipio de Fuentemilanos, fue redactado por D. Juan Antonio Jiménez Barrejón.

Formando parte de la documentación de los proyectos de Clasificación existe una cartografía de mayor o menor precisión según el caso con esquemas del trazado de las vías pecuarias. El Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia ha facilitado además un plano esquema en formato digital.

#### 2.1.3. Dispersión de la información

Existe una gran cantidad de información de diferente índole sobre las vías pecuarias y el territorio, desde los ya comentados Proyectos de Clasificación, hasta la abundante planimetría histórica, exptes. administrativos, proyectos de desvío, fotografía histórica aérea, planimetrías de delimitación, Cartografía histórica Catastral, ortofotos actuales, etc... Todos ellos han formado nuestro corpus de trabajo en este capítulo del TFM.

Sin embargo esta dispersión supone un problema para el uso conjunto de la información geográfica, a la vez que para la realización de análisis comparativos. Una de las tareas fundamentales en la fase de análisis ha sido la de homogenización de la información para poder ser utilizada con garantías.

## 2.2. METODOLOGÍA

Para la realización de la delimitación del Cordel de Santillana hemos utilizado fuentes primarias y secundarias. Una fuente primaria es la fuente documental que ha servido como instrumento para construir la forma del Cordel o que por algún motivo ha recogido fielmente la delimitación del Cordel, véanse en este caso actos de deslinde o actos de clasificación, entre otros, o fotografía aérea histórica. Accederemos a documentos originales mediante la investigación de archivos históricos. También se ha utilizado fuentes secundarias, esto es fuentes documentales que han realizado, por distintos motivos, una interpretación de la delimitación de nuestro Cordel. Véanse en este caso planimetría histórica, catastral, etc.

En una primera fase realizaremos una clasificación temporal y análisis de la documentación contenida en las fuentes.

El objetivo es generar dos modelos, un modelo de delimitación del Cordel en el siglo XIX, que denominaremos modelo histórico, y un modelo de delimitación actual.

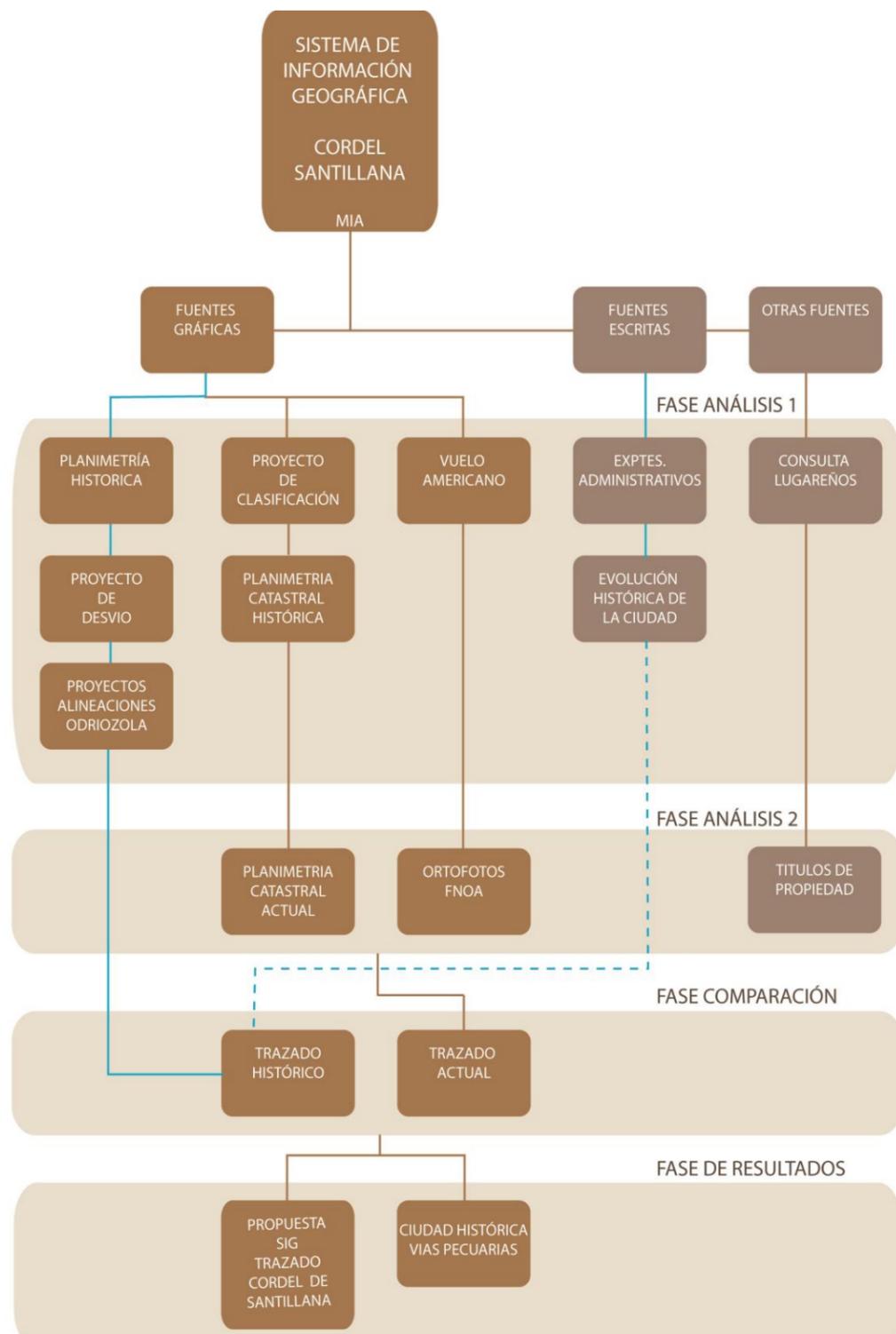


Fig. 1 Esquema metodológico. Elaboración propia.

Para generar el modelo histórico del Cordel de Santillana utilizaremos, tal y como vemos en el esquema adjunto, las siguientes fuentes: planimetría histórica, Proyecto de desvío del Cordel de Santillana realizado por el Arq. municipal D.

Joaquín Odriozola y Grimaud y Proyectos de modificación de alineaciones del Camino Real de los Arrabales. Serán además de utilidad la ortofoto histórica del comúnmente denominada “el vuelo americano” y los análisis urbanos que sobre la ciudad han realizado historiadores de prestigio como Antonio Ruiz Hernando o Eduardo Martínez de Pisón, entre otros muchos que se citan.

En una segunda parte de esta fase de análisis se genera un modelo actual del trazado utilizando para ello los proyectos de clasificación, planimetría catastral histórica, la cartografía catastral actual, las ortofotos FNOA 2012 y los títulos de propiedad (historia registral en sus últimas inscripciones).

Finalizada fase de análisis hemos obtenido la delimitación del Cordel de Santillana en dos momentos distintos. Un primer momento del Cordel a finales del siglo XIX, que se asemejaría mucho a su configuración durante los siglos XVI a XVIII. Y un segundo momento en la actualidad, donde tanto el Cordel como las infraestructuras pecuarias asociadas a él han sufrido profundas transformaciones.

En la fase de comparación se comparan ambos modelos, el inicial o histórico y el actual. Ello nos permite no sólo definir con gran precisión la delimitación del Cordel sobre el territorio actual, sino que además permite detectar las modificaciones que por diversos motivos ha tenido el trazado del Cordel y su relación con la génesis de la ciudad.

En la fase de resultados obtendremos un Sistema de Información Geográfica con los resultados. Tendremos una polilínea de delimitación del Cordel en coordenadas ETRS89 UTM 30T N, según su trazado histórico y actual. Con indicación de intrusiones, cambios de trazados propuestos y ejecutados.

A partir de estos resultados obtendremos unas conclusiones sobre la integridad del trazado histórico y su relación con la evolución de la ciudad.

### 2.2.1. Análisis cronológico de las fuentes

#### 2.2.1.1. Análisis de la vida administrativa.

El esquema de trabajo parte un análisis de la vida administrativa de la vía pecuaria como paso inicial para su identificación, buscando las garantías del procedimiento. La larga vida administrativa de este predio que tiene 487 años hasta la fecha actual, unida a la complejidad técnica que supone tratar cartográficamente las fuentes documentales disponibles, obligaron a un análisis exhaustivo de dichos datos, apreciándose la existencia de cuatro períodos claramente diferenciados.

##### 2.2.1.1.1. Periodo I: Honrado Concejo de la Mesta hasta 31 de marzo de 1854.

Leg. 232-1 Sentencia contra el concejo de Revenga para que todas las labranzas que tengan encima de los mojones de la cañada se dejen para pastos comunes de Ciudad y Tierra. Año de 1528.

Leg. 139-1 Títulos e instrucciones dadas por el Concejo a los Alcaldes mayores entregadores de MEsta y Cañadas. Año de 1532.

Leg. 468 Pleito de la ciudad y el Concejo de la Mesta por el paso por la Dehesa. Año de 1533.

Leg. 30-8 Cañada que se señaló para el paso de ganados en el Campo de Azalvaro. Año de 1553.

Leg. 139-2 Provisión petición de la Tierra para que los alcaldes entregadores no se entrometan a conocer de pastos comunes, realengos ni concejiles, sino sólo de cañadas y veredas y sobre ello se enviase relación al Concejo. Año de 1587.

Leg. 139-4 Rompimiento hecho por los Procuradores Generales de la Tierra al os Alcaldes de Mestas y Cañadas sobre los rompimientos, penas excesivas, guarda de panes, viñas y dehesas, y otras cosas. . Año de 1591.

Leg. 139-6 Auto del doctor Santa Cruz, alcalde mayor entregador de Mestas y Cañadas, por el que se manda que guarden las ordenanzas que tiene la ciudad y la Tierra. Año de 1595.

Leg. 22-1 Presentación de las confirmaciones del privilegio de 1347 a las aldeas de la Vera de la Sierra, sobre los terrenos a roturar junto a la Cañada Real. Año de 1622.

Leg. 22-2 Escrito de los lugares de la Vera Sierra para que se tenga en consideración el privilegio que se les otorgó en 1347 para labrar sus términos respetando los terrenos de la Cañada Real. Año de 1622.

Leg. 139-9 Real provisión para que los Alcaldes mayores entregadores de Mesta y Cañadas de la Tierra de Segovia vean las ordenanzas, las guarden y las cumplan. Año de 1726.

Leg. 18-3 Apeo de la Cañada Real por el campo de Azalvaro desde la Vera de la Sierra hasta Sotosalvos. . Año de 1481 1737.

Leg. 139-15 Razón de las condenaciones que impuso el Alcaldes entregador de Mestas y Cañadas. Año de 1748.

1053-29 Razón que da D. Vicene Ballesteros, alcalde mayor entregador de la Mesta y Cañadas de Segovia, a 2 de Septiembre de 1748, de las villas y lugares que concurren a la audiencia de Martín Muñoz y lo que cada uno ha pagado. Año de 1750.

953-9 Real provisión que deben observar los alcaldes mayores entregadores de la Mesta y Cañadas. Impresa en Madrid, en la imprenta de D. Pedro Martín. Año de 1779.

816-59 Real Célula por la cual se reducen a 2 los Alcaldes mayores entregadores de Mesta y Cañadas, y el numero de subalternos, y se distribuyen en cuatro años las residencias. Año de 1782.

806-15 Relación de pueblos que cruza la Cañada Real y cordeles del partido de Segovia 1836.

#### **2.2.1.1.2. Periodo II: posterior al Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.**

MADRONA PATR-25 Acta de deslinde de caminos, cordeles, cañadas, pasos y descansaderos de ganado. Año de 1864.

86-43 Antecedentes sobre deslinde de servidumbres pecuarias en el término municipal de esta ciudad. Año de 1871.

882-1 Cañada desde la iglesia de la Vera Cruz hasta Nuestra Señora de la Fuencisla. Año de 1886.

740-55 Informe sobre posibilidad de apertura de ciertas servidumbres pecuarias reclamadas por el Ayuntamiento de Zamarramala. Año de 1887.

#### **2.2.1.1.3. Periodo III: posterior al Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.**

1309-25 Documentación incompleta referente a las cañadas que atraviesan las inmediaciones de la ciudad. Año de 1894.

515-18 Expediente incompleto sobre la variación de la cañada por la ciudad. Año de 1894.

513-14 Expediente petición de varios ganaderos para que deslinden las vías pecuarias y los alijares. Año de 1895.

513-11-1 Correspondencia relativa al deslinde de vías pecuarias en el término municipal de Segovia. Año de 1904.

1327-88 Datos encontrados en el archivo municipal sobre vías pecuarias que atraviesan el término. Año de 1909.

866-10 Informes variación de cañada en el tramo que atraviesa la ciudad de Segovia. F. PEREZ DE CASTRO. Año de 1913.

866-10 Informes sobre posible variación de la cañada o vía pecuaria en el tramo que atraviesa la ciudad de Segovia. Año de 1913.

#### **2.2.1.1.4. Periodo IV: posterior al Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de vías pecuarias.**

554-6 Reclamación de la Junta Provincial de Ganaderos por haberse construido sobre dicha vía pecuaria en Ctra. Palazuelos. Año de 1930.

1361-23 Correspondencia sobre vías pecuarias en la ciudad. Año de 1933.

5394-8 Correspondencia con el ingeniero de Obras pública sobre variación ndl trazado de a vía pecuaria deminado "cordel de la media legua. Año de 1948.

5394-7 Correspondencia sobre incidencias en vías pecuarias: zona de tiro de la Academia de Artillería, pantano de Revenga y descansadero a espaldas de la estación de ferrocarril. Año de 1948.

MADRONA PATR-62 Clasificación de vías pecuarias en el término de Madrona. Año de 1957.

513-11-2 Expte. denegación de petición por ser vía pecuaria. Año de 1967.

1574-22 Clasificación de vías pecuarias en el término de Segovia. Año de 1973.

1611-30 Comunicación de Orden ministerial aprobación de clasificación de vías pecuarias. Año de 1976.

1582-5 Solicitud informe parcela que linda con vía pecuaria. Año de 1978.

1591-10 Propuesta deslinde ICONA descansadero de la Dehesa. Año de 1981.

1604-18 Deslinde de la vía pecuaria Cordel de Zamarramala. Año de 1983.

1593-7 Deslinde de la vía pecuaria Descansadero de la Dehesa. Año de 1983.

3181-12 Autorización para ocupación de 747 m2 de la vía pecuaria Cordel de Santillana . Año de 1983.

1604-42 Escrito Audiencia Nacional deslinde de Descansadero Dehesa. Año de 1987.

1604-35 Deslinde de vías pecuarias Madrona: Cordel de Paredone y Cordel de Abades. Año de 1987.

3531-3 STS deslinde Descansadero de la Dehesa. Año de 1989.

3302-7 Recuperación integral del Cordel de Santillana de la Cañada Real Soriana. Año de 1991.

#### **2.2.1.2 Organización cronológica del resto de fuentes.**

##### **2.2.1.2.1 Planimetría histórica. Orden cronológico.**

- Plano de D. Joaquín de Góngora Coronel de Artillería, Año 1820. a.H.A.

- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio de la Iglesia Coronel Intendente del Cuerpo Nacional de Ingenieros. Año 1837. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Francisco Coello Coronel del Cuerpo de Ingenieros. Año 1849. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Emilio Valverde Álvarez. Año 1886. Guía del viajero en el Antiguo Reino de Castilla, Madrid, 1886
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Karl Baedeker . Año 1897. Spain and Portugal: handbook for travellers. Leipzig : Karl Baedeker, 1913 ; London : George Allen & Unwin ; New York : Charles Scribner's sons, 1913
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Joaquín de Odriozola y Grimaud. Año 1901. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Antonio Domínguez. Año 1915. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Manuel Peñuelas Vázquez. Año 1916. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio Martín (Editor). Año 1925. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA. Año 1930. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. López Aldana. Año 1945. a.H.A.

#### 2.2.1.2.2. Proyectos de modificación de alineaciones del Arquitecto municipal D. Joaquín Odriozola y Grimaud.

- Proyecto de Alineación de la Plaza del Azoguejo. D. Joaquín Odriozola, Año 1881. a.H.A. (Sig. 810.26.1)
- Proyecto de Alineación de calles San Francisco y de la Muerte y la Vida. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.26.2)
- Proyecto de Alineación de calles desde el puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)
- Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)

#### 2.2.1.2.3. Proyecto de desvío del Cordel de Santillana solicitado por el Excmo. Ayto. de Segovia.

Propuesta de desvío realizada por el Arquitecto municipal en el año 1913. (Sig. 866.10)

#### 2.2.1.2.4. Planimetría catastral histórica.

El “Plano del término municipal de Segovia y alrededores del río Eresma y de Zamarramala” está fechado en el año 1939 y el documento original se encuentra depositado en el a.H.P. (archivo histórico provincial).

#### 2.2.1.2.5. Actos de clasificación

Existen, sin embargo, proyectos de clasificación de los municipios de Segovia, Hontoria, Revenga, Madrona, Fuentemilanos y Zamarramala. Éstos últimos constituían municipios independientes de la Capital hasta 1971, momento en el que se anexionan quedando en la configuración actual. Es por ello que el actual municipio de

Segovia cuenta en realidad con cinco Proyectos de Clasificación realizados en distinta época correspondiendo cada uno de ellos a cada uno de los antiguos municipios hoy desaparecidos.

El Proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Segovia fue redactado por Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería en el año 1947. Al año siguiente el mismo perito agrícola redacta el Proyecto de Clasificación para Hontoria. De 1954 es el Proyecto de Clasificación de Zamarramala redactado por Don Raimundo Álvarez García. D. Eugenio Fernández Cabezón redactara el de Madrona en 1957, siendo también Perito Agrícola del estado. Don José María Yustos González, Perito Agrícola del estado, afecto al servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, redactó en el año 1967, el proyecto de Clasificación de Revenga. El último Proyecto de Clasificación data de 1971 y es el correspondiente al entonces municipio de Fuentemilanos, fue redactado por D. Juan Antonio Jiménez Barrejón.

#### 2.2.1.2.6. Vuelo americano

El vuelo fotogramétrico nacional denominado *Vuelo Americano Serie B* se realizó entre 1956 y 1957. La escala de vuelo es de 1/32.000 y los negativos son en blanco y negro. La fuente ha sido obtenida en el repositorio digital del ITACyL<sup>1</sup>.

#### 2.2.1.2.7. Planimetría Catastral actual.

Ofrece una base cartográfica unificada y continua de toda España a escalas 1:1000 en urbana y 1:2000 de rústica, se ofrece también. La fuente ha sido obtenida mediante acceso el con certificado digital a la Sede Electrónica del Catastro<sup>2</sup>.

#### 2.2.1.2.8. Ortofoto PNOA.

Plan Nacional de Ortofotografía Aérea proporciona imágenes aéreas, ortofotos y modelos digitales de elevaciones (MDE) de todo el territorio, con una periodicidad de dos años. Para la elaboración de este trabajo se ha utilizado la Ortofoto PNOA correspondiente al año 2011 así como su modelo digital del terreno correspondiente. La fuente ha sido obtenida en el repositorio digital del ITACyL<sup>3</sup>.

#### 2.2.2 Obtención de la cartografía de los límites de la vía pecuaria

La utilización de técnicas de naturaleza cartográfica permite reflejar, sobre el terreno o sobre los planos, los límites propuestos para la vía pecuaria. La obtención de la cartografía de los límites de la vía pecuaria no implica siempre la creación de nuevos márgenes. Este procedimiento debe ser capaz de integrar fuentes documentales heterogéneas.

De esta manera, la obtención de los límites del Cordel de Santillana se realizó en las siguientes fases basadas en análisis en gabinete aplicando las posibilidades que las nuevas tecnologías de los Sistemas de Información Geográfica ofrecen determinación de las coordenadas planimétricas ETRS89 de los puntos de su trazado, y por la previsión de posteriores replanteos topográficos de diferente índole (dedensificación, auxiliares, de deslinde, de intrusiones, de reclamaciones y de

<sup>1</sup> [http://ftp.itacyl.es/cartografia/03\\_FotogramasAereos/Vuelo-Americano\\_1956-57/Bdat\\_vuelo/](http://ftp.itacyl.es/cartografia/03_FotogramasAereos/Vuelo-Americano_1956-57/Bdat_vuelo/)

<sup>2</sup> <https://www.sedecatastro.gob.es/OVCFrames.aspx?TIPO=TIT>

<sup>3</sup> [http://ftp.itacyl.es/cartografia/01\\_Ortofotografia/2011/](http://ftp.itacyl.es/cartografia/01_Ortofotografia/2011/)

comprobación), y la obtención, finalmente, de las coordenadas absolutas en el sistema ETRS89 UTM 30T N.

### 2.2.3 Metodología para el diseño y creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG/GIS)

Uno de los principales objetivos de este capítulo es la creación de un Sistema de Información Geográfica (SIG/GIS) para el Cordel de Santillana, que integre la información geográfica disponible, de forma que se tenga acceso ordenado, rápido y eficaz. El sistema aportará una visión global con datos e información diversa, así como la correspondiente especificidad del trazado. De una parte se emplearán legajos y cartografía antigua junto con otra actual para analizar y valorar la evolución del trazado. Se utilizará cartografía temática como complemento en la caracterización de los trazados viarios, cartografía actual para la definición y delimitación, así como información geográfica generada en este estudio que supuso información adicional no reflejada en la geoinformación disponible hasta la fecha.

#### El vuelo americano

El primer vuelo de cobertura nacional se realizó en 1946 por el Army Map Service de los Estados Unidos y es conocido como “Serie A”. El AMS se convirtió en el principal centro de producción cartográfica española. Esta labor se reforzó con los acuerdos militares firmados entre España y USA en 1953 que dieron lugar al asentamiento de bases militares americanas en España y que permitieron la realización de un segundo vuelo de cobertura nacional en colaboración con el Servicio Geográfico del Ejército (SGE) y el Instituto Geográfico Nacional (IGN) en 1956-57, conocido como “Serie B”, o “Vuelo americano de 1956”. Las imágenes fueron tomadas a unos 5.000 kmts. de altitud, los fotogramas abarcan unos 42 km<sup>2</sup>, con, aproximadamente, 6 km de lado, y tienen una escala de 1:33.000.

Fuente  
[http://age.ieg.csic.es/metodos/2010\\_Sevilla/ponencia1/VALES.pdf](http://age.ieg.csic.es/metodos/2010_Sevilla/ponencia1/VALES.pdf)

### 2.2.4 Ajuste ortofoto entre vuelo americano y PNOA

Mientras que las fotografías aéreas procedentes del vuelo americano se comercializan por el Centro Cartográfico y fotográfico del ejército del aire (CECAF), en formato papel o digital, siendo éste último el escaneo de los originales, presentándose sin ningún tipo de sistema de referencia y en formato “jpg”. Las fotografías del PNOA han sido obtenidas en el marco del Plan Nacional de Ortofotografía Aérea (PNOA), impulsado conjuntamente por la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas, presentándose en formato “ecw” en el sistema de coordenadas ETRS89 y de precisión submétrica.

En consecuencia para poder realizar la comparación, el primer problema que se presentó consistía en la diferencia entre los sistemas de coordenadas de las imágenes, lo que implicó la georreferenciación de las fotografías aéreas del vuelo americano de 1958 en el sistema ETRS89. Este proceso es bastante laborioso, se plantea en dos fases muy diferenciadas:

□ Fase 1: Preparación de las imágenes. Las ortofotografías americanas vienen digitalizadas por completo con el marco negro y la información marginal propia de las ortofotos, y en consecuencia hubo que recortarlas.

□ Fase 2: Ajuste de las imágenes. Esta fase puede ser compleja, ya que no existe una coincidencia perfecta con las ortofotografías del PNOA, cuestión que se puede comprobar con un alto grado de precisión. Para realizar el ajuste se deben seleccionar ciertos puntos fácilmente identificables en las imágenes (de 1958 y PNOA), esta operación se complicó, debido tanto a la escala del vuelo americano (1/32000), como a la transformación que ha sufrido el territorio desde entonces. Sin embargo, se consiguió localizar los puntos suficientes para realizar el ajuste. Como se deduce del proceso llevado a cabo, la precisión alcanzada en la georreferenciación no es muy elevada, existiendo desfases en el ajuste de algunos fotogramas, lo cual no permite la localización de puntos con gran exactitud geográfica, pero si el mencionado análisis visual comparativo, y una valoración de la evolución que han experimentado los trazados cañáriegos a lo largo de estos años.

### 2.2.5 Ajuste planimetría del Catastro histórico.

La planimetría del Catastro de rústica de 1939 se realizó con toda seguridad mediante fotografía aérea. Ello es fácilmente comprobable al observar el alto grado de coincidencia entre el vuelo americano y la planimetría catastral. Este alto grado de coincidencia, incluso en puntos muy alejados geográficamente, sólo es posible si se realiza sobre una base fotográfica. Base a la que no hemos tenido acceso. Por lo tanto para esta fuente se ha operado de forma similar al PNOA.

## 2.3. PROYECTOS DE CLASIFICACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

### 2.3.1 Clasificación del término de Segovia. (1947)

Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden de 4 de julio de 1947, del Ilmo. Sr. Director General, por la que ha sido designado para llevar a cabo la redacción del proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Segovia (Capital), de conformidad con el Reglamento vigente, sobre la materia de 23 de diciembre de 1944 (BOE de 11 de enero de 1945), según precepta el artículo 3º y 9º; teniendo en cuenta los datos existentes en los Archivos del Sindicato Vertical de Ganadería (antigua Asociación General de Ganaderos del Reino), la planimetría del Instituto Geográfico y Catastral, confeccionado en el año 1903, la hoja de Segovia del plano a escala 1:8.000 y previo el recorrido de todas las vías pecuarias que se reseñan y el haber oído a los ganaderos, Ayuntamiento, Junta Local de Fomento Pecuario y declaraciones de los ancianos de la localidad que fueron citados como prácticos y asesores de los citados organismos, todo ello de conformidad con el artículo 8 del citado Reglamento y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería estante y trashumante, tiene el honor de proponer el siguiente Proyecto de Clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:  
 (...) *CORDEL DE SANTILLANA.- anchura 37,61 metros.*  
*Esta vía pecuaria entra en el término municipal de Segovia por el Arco de la Fuencisla siguiendo la carretera de Arévalo y cogiendo la zona urbana atraviesa el río Eresma por el puente de Castellanos y continuando por la ronda de Santa Lucía, calle de San Juan llega al Azoguejo donde se la une a los arranques del Cordel de Palazuelos y la Vereda de Bernuy de Porreros, sube por la calle Ruiz de Alba, cruza la calle San Francisco bordeando la Academia de Artillería, sigue por ésta a pasar por la calle Muerte y Vida, al mercado, y siguiendo por la calle José Zorrilla llega al Arco de Madrid donde por la derecha se desprenden la coladas de la Merced y de Tejadilla y siguiendo la carretera de Madrid entra en el Descansadero de la Dehesa, hoy día intrusionado por la construcción del Cuartel de la Guardia Civil y pista militar Baterías por esta zona sur del descansadero.*  
*Saliendo de éste por la parte sureste se dirige por el camino del campo de tiro a pasar por el lateral poniente de este campo, cuyas edificaciones deja a la derecha, pero al estar en construcción la pista y al estar en construcción la pista y al estar cercados los edificios de las escuelas prácticas del tiro de la Academia de Artillería de esta Capital, esta se ha intrusionado por dicho lateral derecha de la vía pecuaria 13 metros por el ángulo norte de la cerca y 9 y 24 metros en la parte de la puerta de entrada, saliendo a continuación en sesgo la citada cerca de la vía pecuaria, haciendo constar a su vez que los escombros de estas obras se acumulan en la vía*

*pecuaria en vista de continuar la pista afectada hasta la entrada de dicho campo, con lo que en la actualidad queda interrumpida la vía que se describe.*

*Desde este punto y por el campo ancho y baldío del Ayuntamiento sigue en dirección sur a Santillana, saliendo del término de Segovia por el mojón límite entre éste y los de Hontoria y Revenga, siguiendo caballera entre la raya de éstos términos citados.*

*Una vez pasadas las edificaciones del campo de tiro, por la derecha se desprende el ramal “Colada de Juarrillos” siguiendo el camino de herradura a Juarrillos.*

*La anchura de ésta vía pecuaria que en su totalidad está libre excepción del punto anteriormente indicado es de 44 varas estrechándose y amoldándose a las calles en su recorrido urbano de la Capital que atraviesa, y su longitud aproximada es de 6.500 metros.*

### **2.3.2 Clasificación del término de Hontoria. (1948)**

El proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Hontoria fue confeccionado en agosto de 1948, tras realizar la de Segovia.

Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden de 22 de junio de 1946, del Ilmo. Sr. Director General, por la que ha sido designado para llevar a cabo la redacción del proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Hontoria (Segovia), de conformidad con el Reglamento vigente, sobre la materia de 23 de diciembre de 1944 (BOE de 11 de enero de 1945), y teniendo en cuenta los datos existentes en los Archivos del Sindicato Vertical de Ganadería (antigua Asociación General de Ganaderos del Reino), la planimetría del Instituto Geográfico y Catastral, confeccionado en el año 1905, la hoja de Segovia del plano a escala 1:50.000 y previo el recorrido de todas las vías pecuarias que se reseñan y el haber oído a los ganaderos, Ayuntamiento, Junta Local de Fomento Pecuario y declaraciones de los ancianos de la localidad que fueron citados como prácticos y asesores de los citados organismos, todo ello de conformidad con el artículo 8 del citado Reglamento y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería estante y trashumante, tiene el honor de proponer el siguiente Proyecto de Clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:

*(...) CORDEL DE SANTILLANA. Anchura cuarenta y cinco varas. Entra esta vía pecuaria en este término procedente del de Segovia por la mojonera de los tres términos, o sea Segovia, Hontoria y Palazuelos, llevando por el lateral izquierda el cauce de agua a Segovia y la alambrada de la Dehesa de Aldeanueva, propiedad de D. Domingo Ortega, todos en el pago denominado de la Media Legua.*

*Por la derecha son linderos los egidos de Doña Petra Ruega, Doña Dionisia Galindo, y Doña Francisca Cañas, a continuación sale el carril o Colada de la Ermita de Juarrillos al Cordel por Prado Grande y sigue los egidos del Valcarcel, hasta entrar con la Dehesa Aldeanueva a ambos lados, punto donde se cruza la raya divisionaria de este término con el de Revenga.*

*La longitud aproximada de esta vía pecuaria es de unas quinientos metros, considerándose necesaria en su anchura total.*

Aprobada la Clasificación de las vías pecuarias del término por Orden del Director General de Ganadería con fecha 12 de Junio de 1970, según proyecto de Clasificación redactado por Don José María Yustos González, Perito Agrícola del estado, afecto al servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden nº123 de 10 de Junio de 1967 dada por el Ilmo. Sr. Director General de Ganadería, procedió a realizar los trabajos de campo pertinentes para llevar a cabo la redacción del Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias sitas en el término arriba indicado.

Los documentos que sirven de base a estos trabajos son los siguientes:

a) Los datos existentes en los archivos del Sindicato Nacional de Ganadería.

b) La planimetría del Instituto Geográfico y Catastral.

Y previo recorrido de todas las Vías Pecuarias que se reseñan y oídos el Ayuntamiento y Hermandad Sindical, y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería, estante y trashumante, tiene el honor de proponer a V.I. el siguiente proyecto de clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:

*(...) CORDEL DE SANTILLANA.- anchura 37,61 metros.*

*Entra esta vía pecuaria procedente del término municipal de Hontoria, por la finca de Aldeanueva de D. Domingo Ortega al pago de la Dehesa de Aldeanueva y lleva por la izquierda el cauce de agua potable de Segovia.*

*Atraviesa el cauce de riego llamado “El Quito”, entre cotos y alambradas cruza el camino de Fuenterreguera y después el Camino de Revenga a Palazuelos, y cruza a continuación la carretera de la Granja-Riofrío, por el KM 5,9, aproximadamente. Sigue entre mojones de la finca de las fincas de D. Domingo Ortega, y cruza el camino denominado carretera vieja llegando al paraje de Santillana, quedando la finca “Rancho de Santillana” a la derecha y la de D. Domingo Ortega a la izquierda. Atraviesa la Cañada Real Soriana. A la izquierda deja las ruinas del Caserío de la Pedriza de los Hnos. de Federico Lázaro, y a la derecha la cerca del Caserío de Santillana, y así llega a entrar en el término municipal de San Ildefonso.*

*Es necesaria en su totalidad y tiene un recorrido aproximado de 3.400 metros.*

### **2.3.3 Clasificación del término de Revenga. (1967)**





CAPITULO 3  
DELIMITACIÓN DEL TRAZADO HISTÓRICO  
DEL CORDEL DE SANTILLANA EN  
EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

### 3. DELIMITACIÓN DEL TRAZADO HISTÓRICO DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

#### 3.1. INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se desarrollan las labores y actuaciones de análisis de fuentes que seguiremos según el método desarrollado en el Capítulo 2 para obtener una cartografía detalla de los límites del Cordel de Santillana según su trazado histórico.

El conocimiento y trazado del Cordel en su trazado histórico nos permitirá compararlo con su trazado actual y observar diferencias. Permitiendo establecer una teoría sobre la influencia del Cordel de Santillana en el crecimiento de la ciudad.

Las fuentes analizadas en este capítulo son las siguientes,

##### 3.1.1. Análisis del desarrollo urbano de la ciudad.

Inicialmente realizamos un análisis del desarrollo urbano de la ciudad mediante el estudio de las fuentes bibliográficas de referencia de las cuales destacan las incluidas en el listado adjunto. El análisis histórico de la ciudad tiene un doble papel en este estudio. Por un lado, es necesario para entender el contexto urbano que en cada momento acompaña al Cordel y, por otro lado, es imprescindible si queremos elaborar una teoría de como influyó el Cordel en el desarrollo de la ciudad.

Las fuentes bibliográficas de referencia han sido las siguientes,

CHAVES MARTÍN, M. Á. (2002). Transformación urbana en Segovia (1800-1950). Madrid.

COLMENARES, D. d. (1586-1651). Historia De La Insigne Ciudad De Segovia y Compendio de las Historias de Castilla.

MADOZ, P. (1845-). Segovia: diccionario geográfico-estadístico-histórico, 1845-1850.

MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1976). Segovia. Evolución de un paisaje urbano, Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.

RUIZ HERNANDO, A. (1982). Historia del Urbanismo en la ciudad de Segovia del siglo XII al XIX

RUIZ HERNANDO, A. (1986). La ciudad de Segovia, EXCMO. Ayuntamiento de Segovia.

SESMA, M. (1987). El nuevo espacio periférico de Segovia.

##### 3.1.2. Análisis de la vida administrativa.

El esquema de trabajo parte un análisis de la vida administrativa de la vía pecuaria como paso inicial para su identificación, buscando las garantías del procedimiento. La larga vida administrativa de este predio que tiene 487 años hasta la fecha actual, unida a la complejidad técnica que supone tratar cartográficamente las fuentes documentales disponibles, obligaron a un análisis exhaustivo de dichos datos, apreciándose la existencia de cuatro períodos claramente diferenciados.

##### 3.1.2.1. Periodo I: Honrado Concejo de la Mesta hasta 31 de marzo de 1854.

Leg. 232-1 Sentencia contra el concejo de Revenga para que todas las labranzas que tengan encima de los mojonos de la cañada se dejen para pastos comunes de Ciudad y Tierra. Año de 1528.

Leg. 139-1 Títulos e instrucciones dadas por el Concejo a los Alcaldes mayores entregadores de Mesta y Cañadas. Año de 1532.

Leg. 468 Pleito de la ciudad y el Concejo de la Mesta por el paso por la Dehesa. Año de 1533.

Leg. 30-8 Cañada que se señaló para el paso de ganados en el Campo de Azalvaro. Año de 1553.

Leg. 139-2 Provisión petición de la Tierra para que los alcaldes entregadores no se entrometan a conocer de pastos comunes, realengos ni concejiles, sino sólo de cañadas y veredas y sobre ello se enviase relación al Concejo. Año de 1587.

Leg. 139-4 Rompimiento hecho por los Procuradores Generales de la Tierra al os Alcaldes de Mestas y Cañadas sobre los rompimientos, penas excesivas, guarda de panes, viñas y dehesas, y otras cosas. Año de 1591.

Leg. 139-6 Auto del doctor Santa Cruz, alcalde mayor entregador de Mestas y Cañadas, por el que se manda que guarden las ordenanzas que tiene la ciudad y la Tierra. Año de 1595.

Leg. 22-1 Presentación de las confirmaciones del privilegio de 1347 a las aldeas de la Vera de la Sierra, sobre los terrenos a roturar junto a la Cañada Real. Año de 1622.

Leg. 22-2 Escrito de los lugares de la Vera Sierra para que se tenga en consideración el privilegio que se les otorgó en 1347 para labrar sus términos respetando los terrenos de la Cañada Real. Año de 1622.

Leg. 139-9 Real provisión para que los Alcaldes mayores entregadores de Mesta y Cañadas de la Tierra de Segovia vean las ordenanzas, las guarden y las cumplan. Año de 1726.

Leg. 18-3 Apeo de la Cañada Real por el campo de Azalvaro desde la Vera de la Sierra hasta Sotosalvos. . Año de 1481-1737.

Leg. 139-15 Razón de las condenaciones que impuso el Alcaldes entregador de Mestas y Cañadas. Año de 1748.

1053-29 Razón que da D. Vicene Ballesteros, alcalde mayor entregador de la Mesta y Cañadas de Segovia, a 2 de Septiembre de 1748, de las villas y lugares que concurren a la audiencia de Martín Muñoz y lo que cada uno ha pagado. Año de 1750.

953-9 Real provisión que deben observar los alcaldes mayores entregadores de la Mesta y Cañadas. Impresa en Madrid, en la imprenta de D. Pedro Martín. Año de 1779.

816-59 Real Célula por la cual se reducen a 2 los Alcaldes mayores entregadores de Mesta y Cañadas, y el numero de subalternos, y se distribuyen en cuatro años las residencias. Año de 1782.

806-15 Relación de pueblos que cruza la Cañada Real y cordeles del partido de Segovia 1836.

##### 3.1.2.2. Periodo II: posterior al Reglamento para la Organización y Régimen de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 31 de marzo de 1854.

MADRONA PATR-25 Acta de deslinde de caminos, cordeles, cañadas, pasos y descansaderos de ganado. Año de 1864.

86-43 Antecedentes sobre deslinde de servidumbres pecuarias en el término municipal de esta ciudad. Año de 1871.

882-1 Cañada desde la iglesia de la Vera Cruz hasta Nuestra Señora de la Fuencisla. Año de 1886.

740-55 Informe sobre posibilidad de apertura de ciertas servidumbres pecuarias reclamadas por el Ayuntamiento de Zamarramala. Año de 1887.

### **3.1.2.3. Periodo III: posterior al Reglamento de la Asociación General de Ganaderos del Reino, aprobado por el Real Decreto de 13 de agosto de 1892.**

1309-25 Documentación incompleta referente a las cañadas que atraviesan las inmediaciones de la ciudad. Año de 1894.

515-18 Expediente incompleto sobre la variación de la cañada por la ciudad. Año de 1894.

513-14 Expediente petición de varios ganaderos para que deslinden las vías pecuarias y los alijares. Año de 1895.

513-11-1 Correspondencia relativa al deslinde de vías pecuarias en el término municipal de Segovia. Año de 1904.

1327-88 Datos encontrados en el archivo municipal sobre vías pecuarias que atraviesan el término. Año de 1909.

866-10 Informes variación de cañada en el tramo que atraviesa la ciudad de Segovia. F. PEREZ DE CASTRO. Año de 1913.

866-10 Informes sobre posible variación de la cañada o vía pecuaria en el tramo que atraviesa la ciudad de Segovia. Año de 1913.

### **3.1.2.4. Periodo IV: posterior al Real Decreto de 5 de junio de 1924 sobre régimen de vías pecuarias.**

554-6 Reclamación de la Junta Provincial de Ganaderos por haberse construido sobre dicha vía pecuaria en Ctra. Palazuelos. Año de 1930.

1361-23 Correspondencia sobre vías pecuarias en la ciudad. Año de 1933.

5394-8 Correspondencia con el ingeniero de Obras pública sobre variación del trazado de la vía pecuaria denominada "cordel de la media legua. Año de 1948.

5394-7 Correspondencia sobre incidencias en vías pecuarias: zona de tiro de la Academia de Artillería, pantano de Revenga y descansadero a espaldas de la estación de ferrocarril. Año de 1948.

MADRONA PATR-62 Clasificación de vías pecuarias en el término de Madrona. Año de 1957.

513-11-2 Expte. denegación de petición por ser vía pecuaria. Año de 1967.

1574-22 Clasificación de vías pecuarias en el término de Segovia. Año de 1973.

1611-30 Comunicación de Orden ministerial aprobación de clasificación de vías pecuarias. Año de 1976.

1582-5 Solicitud informe parcela que linda con vía pecuaria. Año de 1978.

1591-10 Propuesta deslinde ICONA descansadero de la Dehesa. Año de 1981.

1604-18 Deslinde de la vía pecuaria Cordel de Zamarramala. Año de 1983.

1593-7 Deslinde de la vía pecuaria Descansadero de la Dehesa. Año de 1983.

3181-12 Autorización para ocupación de 747 m<sup>2</sup> de la vía pecuaria Cordel de Santillana. Año de 1983.

1604-42 Escrito Audiencia Nacional deslinde de Descansadero Dehesa. Año de 1987.

1604-35 Deslinde de vías pecuarias Madrona: Cordel de Paredone y Cordel de Abades. Año de 1987.

3531-3 STS deslinde Descansadero de la Dehesa. Año de 1989.

3302-7 Recuperación integral del Cordel de Santillana de la Cañada Real Soriana. Año de 1991.

### **3.1.3 Proyectos y planimetrías.**

#### **3.1.3.1. Proyectos de modificación de alineaciones del Arquitecto municipal D. Joaquín Odriozola y Grimaud.**

- Proyecto de Alineación de la Plaza del Azoguejo. D. Joaquín Odriozola, Año 1881. a.H.A. (Sig. 810.26.1)
- Proyecto de Alineación de calles San Francisco y de la Muerte y la Vida. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.26.2)
- Proyecto de Alineación de calles desde el puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)
- Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)

#### **3.1.3.2. Proyecto de desvío del Cordel de Santillana solicitado por el Excmo. Ayto. de Segovia.**

Propuesta de desvío realizada por el Arquitecto municipal en el año 1913. (Sig. 866.10)

#### **3.1.3.3 Planimetría histórica. Orden cronológico.**

- Plano de D. Joaquín de Góngora Coronel de Artillería, Año 1820. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio de la Iglesia Coronel Intendente del Cuerpo Nacional de Ingenieros. Año 1837. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Francisco Coello Coronel del Cuerpo de Ingenieros. Año 1849. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Emilio Valverde Álvarez. Año 1886. Guía del viajero en el Antiguo Reino de Castilla, Madrid, 1886
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Karl Baedeker. Año 1897. Spain and Portugal: handbook for travellers. Leipzig : Karl Baedeker, 1913 ; London : George Allen & Unwin ; New York : Charles Scribner's sons, 1913
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Joaquín de Odriozola y Grimaud. Año 1901. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Antonio Domínguez. Año 1915. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Manuel Peñuelas Vázquez. Año 1916. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio Martín (Editor). Año 1925. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA. Año 1930. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. López Aldana. Año 1945. a.H.A.

#### **3.1.3.4. Planimetría catastral histórica.**

El “Plano del término municipal de Segovia y alrededores del río Eresma y de Zamarramala” está fechado en el año 1939 y el documento original se encuentra depositado en el a.H.P. (archivo histórico provincial).

### 3.2. ANALISIS DEL DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD

Desde el punto de vista de su situación topográfica, la ciudad tiene un emplazamiento típicamente celtibérica: alto promontorio que se yergue, inexpugnable, en la confluencia de dos ríos; en este caso, el Eresma y el Clamores. Sobre el espolón que formaron los ríos Eresma y Clamores se fundó la ciudad de Segovia<sup>1</sup>, a la que el hombre dotó de un tercer río, el Acueducto, e hizo aún más inexpugnable mediante la construcción de murallas. *Segovia nació para la guerra, y esa fue su razón y destino y cuando sobrevino la paz estuvo a punto de eclipsarse*, (RUIZ HERNANDO, J.A. (1986))

El valle del Clamores, más estrecho que el del Eresma, permitió el desarrollo de una industria en el tramo que corre a los pies de la muralla, entre la Puerta de San Andrés y el matadero, en cambio desde su nacimiento hasta el hospital de Sancti Spiritus, hizo posible la existencia de los grandes arrabales del lado sur, encabezados por **San Millán y Santa Eulalia**.

Muy distinto ha sido el papel del río Eresma. Su abundante caudal, no sometido a los cambios que afectan al Clamores, favoreció el asentamiento de los primeros segovianos. El río desciende de la Sierra encajado en una profunda garganta de granito, que se ensancha al llegar al barrio de San Lorenzo en cuyas laderas aflora la caliza. Aguas abajo, frente al monasterio de San Vicente, acrecienta su caudal con el del arroyo Ciguiñuela y, más adelante, ya cerca del puente de los Huertos, con el del Alemán, humilde torrentera casi desaparecida, que discurría por entre las colinas del Cerrillo y del Cementerio y regaba, antes de morir, las huertas de la margen izquierda del Eresma. La abundancia de agua, la tierra fértil, el soleamiento y el abrigo de los vientos del norte, fueron condiciones propias para el desarrollo de núcleos de población sin mayores necesidades que las del subsistir diario. Gentes de economía doméstica, sin relaciones comerciales, cuya presencia, ya desde la prehistoria, queda confirmada por los yacimientos arqueológicos. A fines del XI, y a raíz de la repoblación de la ciudad, se fundaron dos arrabales en los extremos del valle: **San Marcos** a occidente y **San Lorenzo** a oriente. La singular topografía les impidió crecer y quedaron aislados hasta nuestros días. El futuro de Segovia estaba destinado a desarrollarse por la suave colina y ladera que se extienden hacia el sur en busca de la Sierra.

*«Si bien todos cuantos sobre la ciudad han escrito han subrayado el aspecto de acrópolis que la define, no es menos cierto que una gran parte de la población se extiende por el llano, en realidad una ladera, abierto e indefenso. Y es preciso insistir en esto para entender la dualidad que se opera tanto en la realidad económica como social dentro del conjunto de ciudadanos. La Ciudad y los arrabales quedarán enfrentados a lo largo de la historia de Segovia, no sólo en el aspecto físico sino en el más sutil de la idiosincrasia de sus habitantes. La ciudad, amurallada y delimitada por las gargantas del Eresma y del Clamores, es la sede del poder; los valles y las laderas que se expanden hacia el sur lo son del trabajo. Patriado y pueblo llano; cabeza y corazón de un organismo que necesita de ambos y exige un equilibrio armonioso*

<sup>1</sup> Todo el recinto amurallado de la ciudad de Segovia se ubica sobre rocas calcáreas marinas de origen Mesozoico. Diez Herrero, A. (2005). *Las raíces del paisaje. Condicionantes geológicos del territorio de Segovia*, JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.

*«Estos materiales han sido intensa y extensamente explotados desde muy antiguo, tanto para la fabricación de edificios con mampostería y sillería (muralla, Catedral, Alcázar, iglesias románicas, monasterios góticos...), como para labra de cantería (escudos heráldicos, esculturas de iglesias y*

*siempre propenso a inclinar la balanza a la menor coyuntura»*, (RUIZ HERNANDO, J.A. (1986))

#### 3.2.1 LA BAJA EDAD MEDIA S. XI-XIV

##### 3.2.1.1 Antecedentes.

En el 711 los musulmanes, asentados desde años atrás en las costas africanas, traspasan el estrecho, ponen fin a la monarquía visigoda y en pocos años conquistan la Península. Las duras tierras castellanas no atrajeron a los árabes y fueron cedidas a los bereberes, gentes más rudas de economía pastoril, dato muy importante por lo que a Segovia y a nuestro Cordel se refiere, pues es conocido que los bereberes mantuvieron durante siglos en la provincia de Segovia una ganadería trastemitante aprovechando para ellos las viejas calzadas romanas. El descontento de estos hombres originó una serie de revueltas, sabiamente aprovechadas por Alfonso I para vaciar de población cristiana la región, con el doble propósito de afianzar y aumentar la de sus dominios y crear una defensa artificial entre su incipiente reino y los enemigos del sur; una tierra de nadie, vacía y yerma, difícil de atravesar.

La más antigua descripción de Segovia se la debemos al geógrafo árabe ABU-ABD-ALLAH MUHAMAD AL IDRIS, en torno al 1150, *«(...) Segovia no es una ciudad [madinat] sino que está formada por muchas aldeas [quran] cercanas y tiene los edificios juntos unos con otros.»* (Fig. 1) Los datos se complementan con la representación planimétrica que el geógrafo hace de España, y en la que Segovia se señala con siete puntos, y no con uno, como es norma en el resto de las poblaciones, excepto Ávila que tiene ocho.

De lo anteriormente expuesto, afirma el historiador, RUIZ HERNANDO, J.A. (1986),

*«se infiere que Segovia no pudo ser una creación «ex novo». Su anómala configuración, —como una serie de aldeas dispersas— no es lógica si la ciudad hubiera sido fundada de nuevo, pues contraviene la más elemental norma de estrategia militar que aboga por la concentración y no dispersión del caserío. Lo que sí hizo Alfonso VI fue dotar a aquellas aldeas de una organización jurídica y en este sentido fundar una «ciudad» en lo alto de la roca; en el antiguo castro.*

*Lo que extraña en el texto de Idrisi es la afirmación de que Segovia no es una ciudad. Hacia 1150 Segovia contaba con las murallas y era sede episcopal, dos de los supuestos de los que precisaba una población para ostentar tal categoría. Posiblemente Idrisi redactara su libro en base a noticias anteriores y su descripción corresponde a la de la Segovia del XI, anterior a la repoblación. A partir de 1088, con la restauración del obispado y la construcción de las murallas se convierte en ciudad.»*

Por lo tanto, de esta primera descripción con la que contamos podemos concluir que Segovia no fue en origen un núcleo compacto, sino que está descrita como un conjunto de aldeas. La planta triangular que en el plano de Idrisi adopta Segovia es el

*puertas) y la fabricación de cal. Entre los lugares de extracción próximos a la Ciudad destacan las canteras de El Parral, Peñas Labradas (carretera de la Vera Cruz a Zamarramala) y Tejadilla. Como balance general de la era Mesozoica en la zona de Segovia queda una auténtica tarta de roca formada por casi trescientos metros de capas de arenas, arcillas, dolomías, calizas, areniscas y margas. Son las rocas sobre las que posteriormente se establecerá la propia Ciudad amurallada, y que como hemos visto se formaron en el lecho de antiguos ríos, costas y mares tropicales.»*

resultado de la conjunción de la topografía en cuña formada por el río Eresma y el arroyo Clamores y el llano sobre los que se asentaron castro y arrabales. Pero esa serie dispersa de puntos que vemos en el plano carece de sentido sin una columna vertebral que los cosa y los una, y esa columna no es como tradicionalmente se ha pensado el Acueducto, sino nuestro Cordel, el antiguo camino romano que cruzaba la sierra de Guadarrama por la Fuenfría, ver *figura 2*. El Cordel de Santillana une mediante un camino de gran anchura los arrabales del arroyo Clamores y del río Eresma.

### 3.2.1.2 Repoblación.

Los historiadores han discutido con pasión hasta qué grado llegó este vaciamiento de la población. No es éste momento oportuno de hacer un análisis de las distintas tesis, sí el de señalar que el proceso de repoblación, iniciado durante el siglo IX en León, llegó a la provincia de Segovia en el siglo XI, en el que de una manera definitiva se reconquistaron los valles del Riaza y Duratón. En 1076 Alfonso VI concede a Sepúlveda su famoso fuero, que se hará extensivo a otras poblaciones españolas, y en 1085 toma Toledo.

GONZÁLEZ, J. (1974), al refiriéndose a las comarcas de los Extrema Durii: *«Hasta ahora no he visto un testimonio que pruebe la existencia de núcleos permanentes con anterioridad a la obra ejecutada por Alfonso VI»*. Pero el mismo SÁNCHEZ ALBORNOZ, C.(1979), en su conocida obra *España un enigma histórico* escribe: *«En lo que fueron después los Extrema Durii, en romance Extremadura, en la zona que se extiende hasta la cordillera central, aunque muy intensa, la despoblación no fue tan grande. El temible rodillo que aplanó las reliquias del ayer del Norte del Duero, no arrasó con igual intensidad la región situada al sur del mismo. Es por lo tanto seguro que ni los hispano-godos del sur del Duero, emigraron en masa a las tierras del Norte, ni los berberiscos de la zona abandonaron íntegramente el país, ni las campañas de Alfonso I desolaron por entero los futuros Extrema Durii»*.

Y más adelante añade: *«El erudito trabajo de González es una prueba plena del esfuerzo que fue indispensable realizar para restaurar una región nunca desierta por entero, pero que había llegado a un extremo avanzadísimo de despoblación»*.

Una vez reconquistada Toledo decidió repoblar varios lugares de la Extremadura castellana, es decir de aquella zona que estaba en los confines del reino. Ávila y Segovia lo fueron, en 1088, por su yerno Raimundo de Borgoña. Años después ocurrirá otro tanto con Soria. La repoblación al mando del rey, de los nobles o de la Iglesia, se realizaba bajo la forma de «presura», operación mediante la cual los campesinos tomaban posesión de la tierra.

Los repobladores de Segovia procedían al principio de La Rioja, después de Aragón y Navarra y finalmente, ya a mediados del XII, de las tierras más apartadas de Galicia. De todos ellos ha quedado constancia en la toponimia de muchos pueblos de la provincia. Afirma el historiador, RUIZ HERNANDO, J.A. (1986), p.30, *«no sabemos en qué barrios de Segovia capital se asentaron, ni cómo fue repartido el solar urbano, a excepción de las Canongías, pero sí tenemos noticias de la presencia de extranjeros, principalmente franceses: a Raimundo de Borgoña le fue encomendada la repoblación; el primer obispo fue don Pedro de Agen e igualmente fueron franceses varios canónigos de la catedral de Santa María. Todavía hoy se denomina calle de Gascos una del arrabal de San Justo y tal vez la titularidad de la parroquia de San Martín responda a un mismo origen. Hasta el siglo XIII no se documentarán los primeros judíos.»*

Segovia fue concebida como centro de colonización del territorio circundante y se convirtió por lo tanto en cabecera de un amplio alfoz. La colonización era planificada por el monarca y llevada a cabo por los nobles y por la iglesia de Segovia, quienes recibían múltiples donaciones en lugares situados cada vez más al sur del reino de Toledo. Esta política originó un fenómeno de doble vertiente: por una parte la inmigración de gentes procedentes del norte de la meseta y por otra la emigración, y consiguiente despoblamiento, de los colonos de la Extremadura castellana hacia las nuevas tierras recién conquistadas, más feraces y de clima benigno, emigración que recibirá un fuerte impulso con la toma de las ricas ciudades andaluzas; Sevilla, Córdoba, etc. La población de Segovia hasta entonces en constante crecimiento sufrió un serio descenso al que intentaron poner remedio los reyes. Además, la emigración hacia las tierras del sur ocasionó un descenso en la producción agraria y escasez de mano de obra, con la consabida alza de precios e importantes cambios en el orden social.

La repoblación de los territorios encomendados a Segovia dio lugar a la institución de las Comunidades de Villa y Tierra, a cuyo frente se encontraba la ciudad o villa más importante. Las Comunidades, al estar vinculadas directamente al poder real, fueron un contrapeso a las apetencias de los nobles y de la Iglesia. Segovia era cabeza de la *Comunidad de Ciudad y Tierra*, todavía existente, que abarcaba un amplio territorio, con muchos pueblos y aldeas bajo su jurisdicción. A fin de poder gobernarlo con eficacia, se dividió, a efectos administrativos, en distritos menores denominados «sexmos».

Segovia, fortaleza desde tiempos de Roma, es la cabeza de un proceso repoblador y juega un importante papel en las campañas, contra el Islam. Participa victoriosamente en la toma de Madrid, Cuenca, Jaén, Córdoba y Sevilla, y en las batallas de Las Navas de Tolosa y El Salado, pero también sufrirá reveses: Alarcos. Tuvo pues, una parte muy activa en las luchas contra almorávides y almohades.

*«Y desde ella [Avila] hacia Segovia, hay cincuenta millas al oriente. Segovia no es una ciudad [madinat] sino que está formada por muchas aldeas [quran] cercanas y tiene los edificios juntos unos con otros. En ella viven muchos hombres aptos para formar una escolta: todos ellos pertenecen a la caballería del rey, señor de Toledo. Son dueños de cosechas y yegüadas, famosos en el combate por su resistencia en la lucha y fuertes en terrenos montañosos. Desde Segovia a Tudela hay cien millas entre levante y mediodía y desde Tudela a Zaragoza hay cincuenta millas. Este es el camino total desde Salamanca a Zaragoza. » Descripción de Segovia según Al Idris, en torno al 1150*



Fig. 1. Copia de la Tabula Rogeriana realizada por Muhammad al-Idrisi en 1154.

### 3.2.1.3 El Castro

No se sabe cómo se repartió el solar urbano entre los repobladores, pero sí que desde el primer momento el rey, la Iglesia y el concejo se establecieron en la ciudad. Frente al Alcázar, símbolo real, se levantaban la catedral de Santa María, concluida hacia 1144, y el palacio del obispo. Ver esquema de división del castro en la figura 2.

Muy pocas noticias poseemos del resto del solar urbano. En 1103 se cita la parroquia de San Martín, en 1117 la de San Miguel, (en el testamento de Domingo Petit, posiblemente un francés) y en 1120 San Andrés. De 1240 poseemos una relación más amplia, RUIZ HERNANDO, J.A. (1986), p.291:

«Sant Miguel, Sancta Trinidad, Sancta Olaia, Sant Fagunt, Sant Gil, San Juste, Sant Salvador, Sant Sevastian, Sant Cebrián, Sant Johan, Sant Nicholas, Sant Quirze, Sant Cli-ment, Sant Lorent, Sant Mames, Sant Yague, Sant Marchos, Sant Sepulcro, Sant Antolin, Sant Millan, Sancta Coloma, Sant Benito (Beneyto en otra variante) Sant Román, Sant Polo»

La muralla incluye dentro de su perímetro de más de 3000 ms. un espacio suficiente para una población formada en su mayor parte por nobles, comerciantes y clero, e incluso se reservaron espacios libres, tierras y huertas, en previsión de que un largo asedio hiciera preciso estabular el ganado. No presenta el aspecto sólido que su hermana la abulense, sin duda porque tampoco era necesario dada la escarpada colina en la que se asienta, y es muy difícil emitir un juicio de valoración ya que ha sido restaurada en múltiples ocasiones. Los trabajos arqueológicos del año 2014 comprendidos en el Plan de Recuperación que realizó el Ayuntamiento en el tramo desde la Puerta de Santiago al Alcázar, hasta la escalera de la Cueva de la Zorra, revelaron, sin ningún lugar a dudas, el origen celtibérico del muro defensivo de la ciudad, fechado en la Segunda Edad del Hierro. Detrás de los restos celtibéricos se encuentran otros romanos y tras ellos otros visigodos y el muro medieval, lo que permite realizar un estudio estratigráfico completo de la muralla. Cinco puertas se abrían en ella: Santiago, San Cebrián, San Juan, San Martín y San Andrés, todas con la advocación de las iglesias vecinas. De ellas subsisten Santiago y San Cebrián, en el lado norte, y San Andrés en el lado sur. San Juan y San Martín, al suroeste, fueron demolidas a fines del XIX para permitir una mayor fluidez del tráfico entre la ciudad y

La vida de Al-drisi, Abū Abd Allāh Muhammad al-Idrīsī (1100 - 1165 o 1166; en árabe: محمد الله عبد أبو و الإندريسي (llamado a veces en Europa «El Nubiense» Duckett, M. W. (1844) Dictionnaire de conversation à l'usage des dames et des jeunes personnes, Volume 4. Paris, es mucho menos conocida que su obra. Después de muchos viajes—dice expresamente en su obra que estuvo en Algeciras, en Córdoba y en Lisboa, y se puede sospechar que estuvo también en la región de Alicante— se puso al servicio el rey normando de Sicilia, Roger II, para ilustrar un planisferio. Terminó su obra en 1154 y parece que murió hacia 1165 (ver C. E. DUBLER, «Idrisiana hispanica I. Probables itinerarios de Id risi por Al-Andalus», Al-Andalus, XXX, Madrid-Granada, 1965).

Su obra, tanto en su forma completa como en formas abreviadas y traducciones, ha tenido muchos títulos: desde el abreviado «Kitāb Ruḡār» (El Libro de Roger), hasta el árabe más literario «Kitāb Nuzhat ai-muātāq fi jtirāq a!-afāq» traducido a latín como «Opus Geographicum sive Liber ad eorum delecta tio-nem qui terras peragrare studeant», Ha tenido muchas ediciones, totales o parciales, y numerosas traducciones. Ha sido objeto de innumerables estudios y es continua fuente de referencia para todo el mundo medieval de Europa, Asia y África.

los arrabales, zona natural de expansión hacia el sur. Había además varios portillos: del Alcázar, de la Fuente Cercada, Picado o de San Matías, de San Juan, del Consuelo, de la Luna, del Sol y del Obispo. Algunos han desaparecido o han sido tapiados y el resto apenas se utiliza. *Ver figura 2.* Precisamente a los pies de la puerta de San Martín es donde confluía el Cordel de Santillana, en la Plaza del Azogue menor o *Azoguejo*.

La parroquia de San Miguel, situada en el centro de la ciudad y casi en el punto más elevado, como es norma, vino a polarizar la actividad económica. Según la tesis de García Ruiz de Castro. La plaza de San Miguel era el centro de la vida pública y de la red viaria. Allí estaban el Concejo, la Picota y un «*alamo a do se fassen las almonedas*». La Correonería, la Almuzara y la Calle Real, que en la Plaza confluyen, forman un tridente que ha de marcar para siempre el tráfico en la parte alta. A estas calles hay que añadir la de Rehoyo, muy animada y bulliciosa y la de Escuderos.

Los nobles se agruparon en la parroquia de San Juan Bautista, conocida con el sobre nombre de San Juan de los Caballeros, al oriente de la ciudad, parroquia con grandes espacios libres, entre ellos la plazuela delante de la iglesia, el mayor de la Segovia medieval. *Ver figura 2.*

El panorama urbano se complementa con las torres fuertes, propiedad de los nobles, que llegaron a constituir manzanas enteras al agrupar a su alrededor las viviendas de sus familiares: «casas con su torre» (plaza de San Miguel); la «torre vieja» (Pescaderías); la «torre de Cal de Escuderos»; «la casa de la torre en la Puente Castellana». Otras casas fuertes defendían las puertas de la muralla: casas de los Cáceres y de «Las Cadenas», en la puerta de San Juan. Entre todas descuella, por su perfecto estado de conservación, la popularmente denominada de Hércules, ejemplar único de en la arquitectura medieval en Segovia.

Dentro de la muralla había huertas, cercas y aun tierras de labor, sin duda en previsión de posibles asedios, en especial en la parte norte, paraje siempre deshabitado, con independencia de la tendencia de los segovianos a vivir en los arrabales

#### 3.2.1.4 Los Arrabales

Junto al recinto amurallado previamente descrito surgieron las parroquias de San Millán, San Clemente, Santa Columba, San Justo, San Salvador, Santa Eulalia y Santo Tomás que dieron lugar a los arrabales del lado sur. De éstas, colindantes con el Cordel de Santillana eran las parroquias de Santa Columba, Santa Eulalia y Santo Tomás pues el ancho camino de ganado constituía un lugar estratégico sobre el que establecerse. Comunicado al sur con la sierra y con las Tierras de Madrid y al norte con el resto de arrabales.

Los recién llegados se agruparon en torno a las parroquias cuya titularidad, en algunos casos, rememoraría las de origen o nación. Poco a poco las distintas actividades, negocios comunes o etnias se fueron concentrando en algunas hasta configurarlas con características muy acusadas y originar barrios específicos, lo que no excluye la presencia de otros grupos o actividades. La concentración del comercio y artesanado en algunos puntos, los propios accidentes geográficos, la fuerte personalidad de un vecino o cualquier otra circunstancia dieron nombre a las calles, corrales y barrios.

Al lado norte del recinto amurallado, en la ribera del Eresma, se fundaron las parroquias de San Lorenzo, Santiago, San Marcos, San Gil y San Blas. Estas últimas forman el arrabal de La Puente Castellana, así denominada por el puente de piedra, ya

citado en el XII, por el que pasaba la carretera de Castilla. Pues bien, salvo la parroquia de San Lorenzo, el resto se construye sobre el Cordel.

El río Eresma hizo posible el cultivo de numerosas huertas y suministró la fuerza necesaria para mover las piedras de los molinos. De las cuatro parroquias que componían el arrabal la más poblada era San Gil, donde había tiendas y alguna casa de importancia. Dentro de la demarcación de La Puente Castellana están la VeraCruz, de notable valor arquitectónico, y La Fuencisla, patrona de la ciudad.

Atravesaba el barrio el Cordel de Santillana para perderse hacia Arévalo camino de la meseta norte. El Cordel dio vida al arrabal aunque una vez convertido en la carreta de Arévalo fue causa de su desaparición.

En el otro extremo del valle, aguas arriba del Eresma, se configuró el arrabal de San Lorenzo. La iglesia preside la plaza que ha guardado intacto su carácter medieval y está declara Conjunto Histórico; plaza de humildes casas de ladrillo y de madera; plaza de aldea en suma. Era un barrio eminentemente hortícola, con buenas huertas regadas por los ríos Eresma y Cigüñuela y el arroyo Alemán, e industrial, con numerosos molinos instalados en las abruptas márgenes del Eresma. Efectivamente, el caserío se circunscribía a ésta y a la calle que desciende al monasterio de San Vicente y Camino Viejo de Bernuy, por la colada del mismo nombre que le ponen en comunicación con el Azoguejo y colación de San Justo.

Las parroquias del Eresma, con su vida volcada esencialmente en el cultivo de las huertas, contrastaban fuertemente con la actividad fabril y comercial que se desarrollaba en los arrabales del sur, especialmente en los de San Clemente, Santa Eulalia, San Justo y El Salvador, todos ellos usando como infraestructura de comunicaciones el Cordel. En San Millán, más adentrado en el valle del Clamores, era muy importante el cultivo de las huertas y en Santo Tomás la agricultura.

San Justo y San Salvador se yerguen en la colina que se extiende entre el valle por donde discurría el arroyo Alemán y el Acueducto, colina conocida popularmente por «El Cerrillo». Otra fuerte depresión les separa de la ciudad que levanta sus murallas enfrente. Por el fondo de ambos valles descendían sendos caminos con dirección a San Lorenzo. Uno es la popular calle de Gascos, mitad calle mitad senda. Gascos es uno de los más antiguos términos en la toponimia segoviana, que hace alusión a un grupo repoblador de origen extranjero, recuerdo que ha persistido también en el nombre del arroyo Alemán Riega el arrabal de Santa Eulalia, el famoso Arrabal Grande, el arroyo Clamores y no obstante su escaso caudal allí se estableció la industria pañera.

La arteria de los arrabales del sur era el Cordel de Santillana o la calle Real de los Arrabales, conocida también por calle Real del Mercado, hoy José Zorrilla que enlazaba las parroquias de Santa Columba, Santa Eulalia y Santo Tomás. La calle Real de los Arrabales arrancaba en el Azoguejo y concluía en El Mercado, ya camino hacia Madrid.

El Cordel en esta parte de la ciudad es al principio muy estrecho, como sometido a la especulación que impone el comercio del *Azoguejo*, y se va ensanchando paulatinamente a partir de la iglesia de Santa Eulalia, hasta configurar espacios muy amplios, auténticas plazuelas, que rebasaban en tamaño a cualquiera otra de la ciudad, pues las necesidades de las merinas eran importantes. Además de camino de merinas y calle comercial y de posadas, el Cordel en esta parte de la ciudad sustentaba usos eminentemente agrícolas, sobre todo en Santo Tomás. Los conflictos entre agricultores y Alcaldes corregidores fueron constantes. Véase a modo de ejemplo la Sentencia contra el concejo de Revenga para que todas las labranzas que tengan encima de los

mojones de la cañada se dejen para pastos comunes de *Ciudad y Tierra*, en el año de 1528 (*leg. 232-1*) O los pleitos que frecuentemente existieron entre *Ciudad y Tierra* y el Concejo de la Mesta por el uso paso de las merinas por la Dehesa, año de 1532. (*leg. 468*). Así como las llamadas de atención para que se respeten deslindes y mojones de las cañadas en la *Villa y Tierra* realizadas por los Alcaldes corregidores mediante Reales provisiones de las que hay constancia en 1595, 1726, 1748 y 1779 (*leg. 139-6, 139-9, 139-15 y sig. 953-9*).

Podemos concluir por lo tanto que la presión urbana a la que estuvo sometido el Cordel sólo triunfo en el tramo del Cordel comprendido entre la plaza del *Azoguejo* y el Convento de San Francisco, hoy academia de Artillería. Y que ni los agricultores de Santo Tomás ni los comerciantes de Santa Eulalia pudieron modificar las lindes del Cordel. Y para cuando la Mesta desapareció ya era demasiado tarde.

### 3.2.1.5 Industria textil

En los comienzos del siglo XIII era el centro del comercio de la lana merina. La abundancia de esta materia propició el nacimiento de la industria pañera, en sus orígenes modestos y volcados a las necesidades locales y comarcales, pero que poco a poco se fue abriendo a mercados cada vez más lejanos. En el XIII consta documentalmente que los paños se vendían en Baeza, Valencia y Portugal. La fabricación se centró en dos productos de calidad; el picote y el segoviano, tan famoso éste que llegó a ser falsificado.

Ya durante el siglo XII se habían concedido privilegios para que el ganado de Segovia pudiera pastar libremente por alfoces extraños, privilegios que se hicieron extensivos, desde 1200, a todo el reino, practicándose desde entonces la trashumancia larga. Por otra parte, el ser la provincia de Segovia cruce de distintas cañadas, transformó a la capital en un centro de aprovisionamiento de lana para la industria y la exportación, factor decisivo en la evolución económica.

### 3.2.1.6 Morfología urbana

RUIZ HERNANDO, J.A. (1986), p.46, «*La ciudad tal y como aparece representada en el plano de Odriozola de 1901 era similar a la del siglo XIII. Lógicamente desde entonces hasta fines del siglo XVI, época del mayor desarrollo, el número de habitantes fue en aumento y por consiguiente también el de edificios. Pero las parroquias, constituidas desde un principio, continuaron siendo las mismas hasta el siglo XIX, en que por diversas razones se suprimieron algunas. Excepto San Miguel y las de reciente creación todas son de estilo románico, construidas entre 1088, fecha de la repoblación, y principios del siglo XIII.*

*Carecemos de datos que permitan calcular el número de habitantes de la Segovia recién poblada, ni tan siquiera de la del siglo XIV, pero sí de su dispersión por un área cuyos límites no fueron sobrepasados hasta mediados de la presente centuria, confirmada por la existencia de los antiguos edificios parroquiales que siguen cumpliendo su cometido. El tamaño de la iglesia depende del número de fieles de su colectividad, ya que éstos tenían la obligación de acudir a las ceremonias religiosas a sus parroquias. Las cuatro diminutas del arrabal de La Puente Castellana (San Marcos, San Blas, San Gil y Santiago), contrastan con la de San Lorenzo y aún más con las enormes de Santa Eulalia y San Millán, en los arrabales del sur.»*

El hecho de que la ciudad que Odriozola dibuja en 1901 fuese en esencia la ciudad medieval nos permite confiar que el conocimiento del trazado del Cordel en las

planimetrías que Odriozola traza en sus proyectos de cambio de alineaciones sean en esencia el trazado histórico del Cordel muchos siglos atrás.

Esta morfología descrita por Ruiz Hernando con la ayuda de su Tesis doctoral y las descripciones que de la ciudad hace Martínez de Pisón nos ha permitido modelizar sobre la planimetría de Coello una hipotética ciudad de Segovia allá por el siglo XIV.

Se ha marcado Castro y parroquias, así como los cauces del Eresma, Clamores y Cigüeñuela. También se ha señalado el trazado del Cordel en tinta marrón. La posición del Cordel como vemos es siempre central, siempre estructuradora, cosiendo las parroquias de los arrabales. Ello nos da una idea de la ya comentado anteriormente. El Cordel de Santillana era sin dudas la mayor infraestructura de comunicaciones de la ciudad.

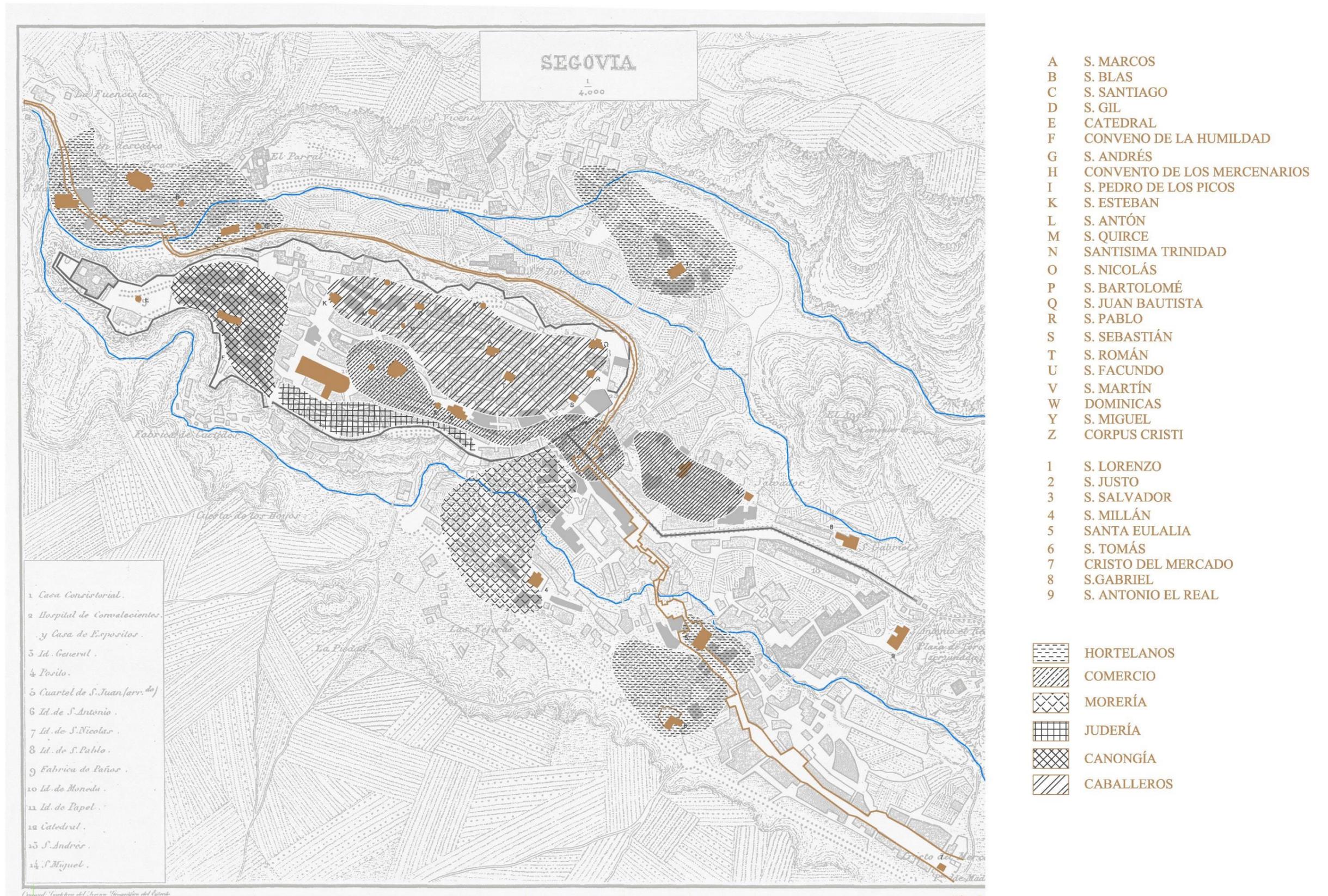


Fig. 2

RECREACIÓN DEL PLANO DE SEGOVIA EN EL SIGO XIV  
(Sobre la base del Plano de D. Francisco de Coello, 1849. Coronel del Cuerpo de Ingenieros)  
Según teorías de formación de la ciudad de J.A. RUIZ HERNANDO y E. MARTÍNEZ de PISÓN

### 3.2.2. EL SIGLO XV

«A mediados del siglo XV Segovia debía de ofrecer una imagen medieval perfecta. En las calles convivían cristianos, judíos y musulmanes, se estaban construyendo palacios y monasterios y los primeros contactos con el Renacimiento no impedían la floración de las artes del Islam, cuyas muestras asombraban a cuantos extranjeros llegaban al Alcázar.

*El Alcázar se convierte en sede de una corte poética y sus muros y techumbres se engalanan con arabescos de oro. La música, la danza y los torneos configuran una corte en el declinar de la caballería y en el Otoño de la Edad Media.*

*La predilección de don Enrique cristalizó en los edificios que sufragó y que hicieron de la ciudad durante aquellos años el centro del mudéjar en Castilla. El siglo se cierra con el reinado de los Reyes Católicos. El 12 de diciembre de 1474, en el atrio de la Iglesia de San Miguel, era proclamada reina de Castilla la princesa Isabel.»* RUIZ HERNANDO, J.A. (1986), p.55.

Moros, judíos y cristianos compartieron un mismo recinto aunque organizados. Los moros, en principio, y de acuerdo con las escasas referencias, debieron de habitar cerca del Alcázar; Almuzara, Corral de los Moros y Corral de Jencor. Durante el siglo XIV se les localiza en las parroquias de San Miguel y de San Martín y durante el siglo XV en esta última. Gracias a un censo de 1475 sabemos que la denominada Morería Vieja comprendía las manzanas que se extienden entre la plazuela de platero Oquendo y la puerta de San Martín, En este barrio tenían la mezquita mientras que el cementerio estaba en la Dehesa, a las afueras de la población, junto a la carretera de Madrid.

«Mientras que los judíos jugaron un notable papel en la vida económica y cultural, los moros, salvo excepciones, se dedicaron a tareas más humildes, pero el aspecto físico de la ciudad les es deudor en gran parte», MARQUÉS DE LOZOYA (1965).

La Judería se extiende por el lado sur, entre la antigua Sinagoga Mayor, hoy iglesia de Corpus Christi, y la Canonjía, dentro de un área que puede ser delimitada con precisión. El barrio quedaba aislado mediante siete arcos de ladrillo, que se levantaban en las bocacalles linderas con casas cristianas, situados en los siguientes puntos: el primero en la calle de la Judería esquina a la plazuela de Corpus, los tres siguientes en las manzanas demolidas en 1525 para edificar sobre el solar la catedral; el quinto en la esquina de la calle de la Judería Nueva con Daoiz; el sexto en la esquina de la calle de la Almuzara con la Judería Nueva y el séptimo al final de la calle del Socorro. También eran Judería las manzanas fuera de la puerta de San Andrés e inmediatas a ella. Frente a la puerta, y al otro lado del arroyo Clamores estaba el cementerio.

*«A la vanda de medio día, desde la Synagoga (hoi iglesia de Corpus Christi) por detrás de lo que hoi es Iglesia mayor, por la puerta, q entonces nombra van fuerte, y hoi de San Andrés, hasta la casa del Sol, que hoi es matadero»* COLMENARES, D.(1586-1651 )

En el plano de la figura 3 podemos ver la distribución espacial arriba comentada.

#### 3.2.2.1. LOS ARRABALES

El arrabal de La Puente Castellana inicia su despoblación en favor de los arrabales del lado sur, cuyo corazón es el Azoguejo, contrapunto del Azogue Mayor, y mercado diario de los arrabaleros de San Lorenzo, San Clemente, San Justo, San Salvador, Santa Columba, Santa Eulalia, San Millán y Santo Tomás. Allí se instaló el segundo Peso Público de Segovia.

Las iglesias parroquiales se alzan como hemos visto a la vera del Cordel, que rige el pulso de los barrios, y están dotadas de caños públicos para abastecer de agua. La más importante es la de Santa Eulalia, equidistante del Azoguejo y de los confines del arrabal, y por eso en ella tenía lugar la proclamación de los reyes, al igual que en la Plaza Mayor y en el Azoguejo. La actividad a que se dedicaban los vecinos configuró barrios y parroquias y las diferenció entre sí. San Lorenzo es huertana y molinera, con calles que son senderos entre tapias de huertas y un caserío diminuto en torno a la plazuela. Las huertas y cercas llegan hasta las murallas de Segovia y arrabales de San Justo y San Salvador, en estas últimas se detectan los primeros indicios de la industria pañera que ha de florecer a finales de siglo.

La parroquia de San Millán, también conocida por San Millán de los Caballeros, aguas abajo del arroyo Clamores presentaba un variopinto entramado de oficios. El arroyo regaba huertas, como la famosa del Moro, y daba vida a las tenerías, muy numerosas a los pies de la muralla, bajo la puerta de San Andrés, en una de las cuales habitó Juan Parix, el primer impresor que hubo en España. Era barrio de alfareros, tejeros y areneros que extraían la materia prima de las minas existentes por encima de la ermita de San Roque (en los actuales jardinillos del mismo nombre) y en las laderas del cerro de la Piedad.

En 1459 el rey Enrique IV concedió dos ferias anuales, de 30 días cada una, cuyas transacciones más importantes eran de ganado y madera, y dio permiso para que los ganados pudieran pastar en la «dehesa del mercado en baldevilla e en los prados de xuarrillos e de gallococeado e del canpillo». Este era el mercado que servía de recinto ferial y completaba el semanal de la Plaza y los diarios del Azogue Mayor y Chico. Las dos ferias se desarrollaban en el Real Descansadero de la Dehesa. El Descansadero durante las ferias de ganado, con sus más de 25 has de superficie, pudo llegar a albergar a más de medio millón de cabezas de ganado.

Por lo tanto el Cordel de Santillana no sólo servía de infraestructura para la trashumancia, sino que era una infraestructura básica para el normal funcionamiento de las Ferias concedidas a la ciudad por Enrique IV, sirviendo de conexión con la Cañada Real Soriana occidental, con la Tierra de Madrid o con la meseta norte a través de la Puente Castellana.

#### 3.2.2.2. INDUSTRIA TEXTIL

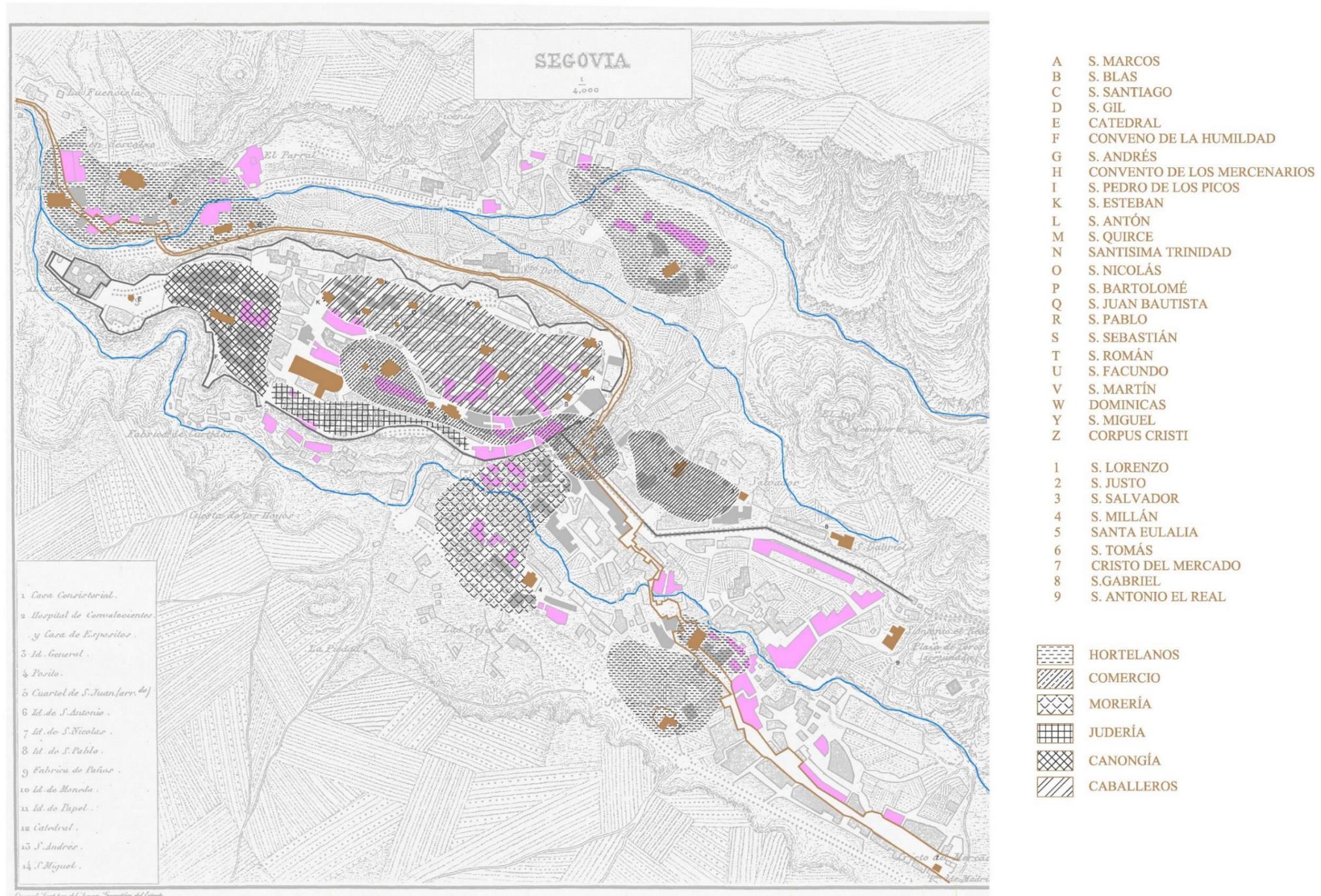
La depresión demográfica del XIV trajo consigo un descenso en la producción agrícola y en la industria pañera, la más importante de Segovia capital. Sin embargo la fundación en 1273 de La Mesta y la aparición de la raza merina en el XIV incidieron muy positivamente en Segovia. Su situación en el cruce de las cañadas que desde Castilla se dirigen a Extremadura y el Sur dio lugar a la «cañada segoviana». A estas coyunturas hay que añadir la favorable repercusión que en la exportación de lana a Flandes supuso la guerra entre ésta e Inglaterra, y la política que en favor de La Mesta mantuvieron los Reyes Católicos. Todo en suma contribuirá de una forma decisiva en la economía segoviana que inicia su gran despegue a fines del XV.

La actividad comercial se repartía por igual entre la ciudad y el arrabal, no así la industrial más intensa en éste. El Azogue Mayor y el Azoguejo son los mercados diarios. El primero, establecido en la parroquia de San Miguel, sometida a una fuerte especulación inmobiliaria lo que no excluye la existencia de huertas y solares, se vio reforzado con la concesión, en 1448, de un mercado semanal en la plaza de San Miguel

*...De aquí partió el rey a Madrid, donde, para compensar a nuestra ciudad los muchos gastos que hacía en su servicio, en diez y siete de noviembre de este año, la concedió privilegio de dos ferias cada año de treinta días francos cada una; comenzando la primera ocho días antes del lunes que llamamos de carnestolendas, y la otra día de San Bernabé; con el mismo privilegio que el mercado franco, de que cuantos vinieren a estas ferias no puedan ser presos por deudas desde que salgan de sus casas hasta volver a ellas. Concedió en este mismo privilegio dos pesos públicos para todas mercaderías, situados uno en la ciudad, en la parroquia de San Miguel; y otro en el arrabal, en la parroquia de Santa Coloma. Todo consta del privilegio que original permanece en el archivo de nuestra ciudad confirmado de todos los sucesores y de su observancia hasta hoy...»*

*Colmenares, D. (1586-1651) Historia de la insigne ciudad de Segovia.*

o Mayor, que así comienza a denominarse por entonces. Se denomina Plaza Mayor por primera vez en 1461.



RECREACIÓN DEL PLANO DE SEGOVIA EN EL SIGO XV  
(Sobre la base del Plano de D. Francisco de Coello, 1849. Coronel del Cuerpo de Ingenieros)  
Según teorías de formación de la ciudad de J.A. RUIZ HERNANDO y E. MARTÍNEZ de PISÓN

Fig. 3

### 3.2.3. SIGLO XVI

«Segovia se configura y cristaliza y desde él se fosiliza y deteriora»

Hasta el siglo XVI, hasta la fatídica peste de 1589, la evolución de Segovia siguió una línea ascendente, aunque no continua, en todos los órdenes. Desde entonces hasta fines del siglo XIX una descendente, o cuanto menos horizontal; un estancamiento que hizo posible en contrapartida que la ciudad llegara intacta en lo físico hasta casi nosotros.

El siglo XVI es el de la ganadería segoviana. Aquel en que Segovia llega a su cota más alta y al que se vuelven con nostalgia los espíritus emprendedores de siglos posteriores. También aquel en que la forma urbana ha cuajado y cristalizado:

«Segovia aún hoy, vive en gran medida en el deteriorado caserío edificado en el siglo XVI» RUIZ HERNANDO, J.A. (1986).

Durante el siglo XVI Segovia llegó a su límite demográfico y, aunque los historiadores no se pongan de acuerdo en la interpretación de los censos, parece ser que en torno a 1531 habría que contabilizar más de 14.192 habitantes y a finales de siglo, antes de la peste, unos 24.000. Después se produciría un fuerte descenso.

El número de habitantes era muy notable —la tercera ciudad de Castilla a continuación de Valladolid y Salamanca— máxime si tenemos en cuenta que esta cifra no volvería a alcanzarla hasta hace unas décadas.

#### 3.2.3.1. Castro

A principios del siglo XVI, el conglomerado de edificios que rodeaba la catedral había llegado a ocupar la casi totalidad de la plazuela que, en la actualidad, se extiende ante el Alcázar. Pese a todo la catedral no debía de estar en condiciones de prestar servicio. En 1520 los comuneros sitian el Alcázar y se encastillan en la catedral «*Fue entonces cuando se cumplió el temor de tantos reyes atrás de que la catedral era un enemigo potencial para la integridad del Alcázar. Al finalizar la contienda aquella estaba arruinada, pero no hasta el punto de que no pudiera ser reedificada. Fue Carlos V quien, con fecha 1523, obligó al cabildo catedral a reconstruir su sede en otro lugar alejado del Alcazar*». RUIZ HERNANDO, J.A. (1986).

Por otra parte la expulsión de los judíos en 1492 trajo consigo un cambio en el antiguo gueto, que desde septiembre de aquel año comenzó a denominarse Barrionuevo. El cabildo, que era propietario de numerosas casas en la zona y había comprado el abandonado convento de Santa Clara, contaba con un magnífico solar. No obstante fue preciso adquirir muchas casas para conseguir el suelo necesario. En 1525 se iniciaban los trabajos y, pese a la promesa de ayuda de Carlos V, la obra se levantó con el sudor y esfuerzo de los segovianos.

La catedral, trazada por Juan Gil y terminada por su hijo, Rodrigo Gil, es una muestra de gótico del XVI desde el punto de vista formal. Pero además la catedral vino a significar la alteración del perfil de la ciudad, hasta entonces equilibrado por las numerosas torres de casas y de iglesias, pues se levanta casi en el centro de la ciudad y su mole, visible desde muchos kilómetros a la redonda, señala el punto más alto del caserío. La imagen de la arboladura del navío de piedra que es Segovia, se verá reafirmada al concluir durante el XVII las cúpulas del crucero y de la torre.

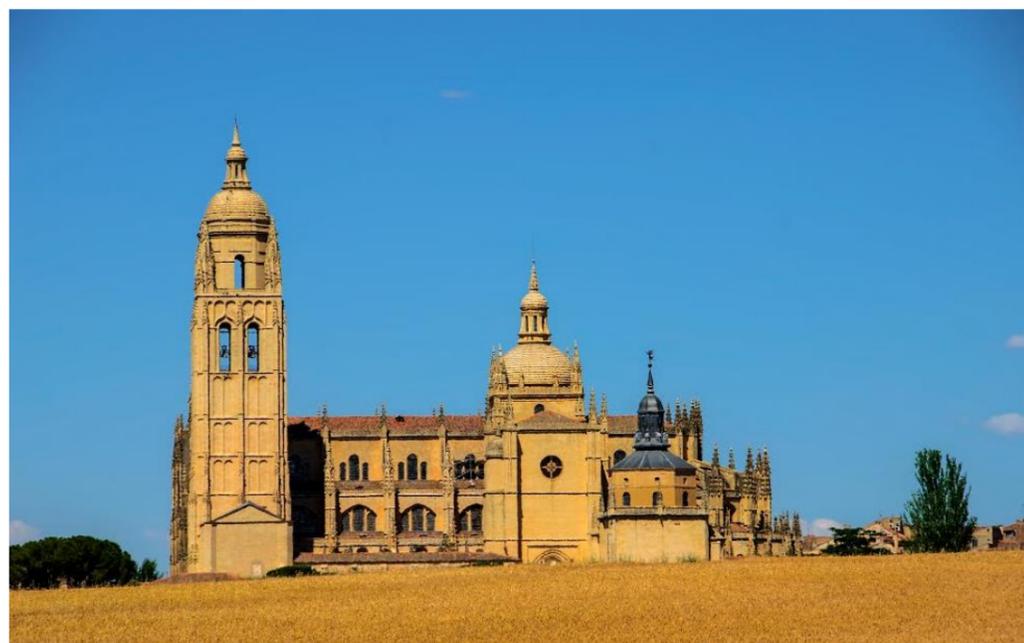


Imagen de la Catedral sobre los campos de trigo

#### 3.2.3.2. Los arrabales

Durante el siglo XVI los arrabales del sur, en virtud de la pujanza económica y aumento demográfico, se extendieron hasta los límites en que han permanecido hasta mediados del presente siglo ocupando de esta forma los límites del Cordel en el trazado urbano. Eran barrios habitados fundamentalmente por artesanos y obreros de todos los gremios; pero también algunos nobles y mercaderes de alta condición social edificarán suntuosas moradas que destacan dentro de un caserío de ladrillo y entramado de madera. Tal es el caso del palacio de los Ayala Berganza, canónigos de la catedral, en la parroquia de San Millán, muestra representativa del tránsito entre el gótico y el renacimiento; del de Diego de Riofrío (desaparecido), o el de los marqueses de Peñasrubias, en la plazuela de San Salvador. Arquitectura nobiliaria que sigue las pautas que imprime la moda, pero que, por su especial emplazamiento o actividad a la que se dedican sus propietarios, no puede permanecer ajena a los contactos con la vecina arquitectura industrial, bien patentes en la parte posterior de las casonas, con su fábrica de ladrillo visto y galerías de madera.

La alta calidad de los paños obrados, de donde procede el refrán «*el segoviano hila fino*» hizo necesaria una oficina donde poder sellarlos para garantizar su origen. Con este fin se construyó la Casa del Sello, en la calle de San Francisco, de imponente fachada de granito. La ubicación de la Casa del sello muestra la importancia que tenían los arrabales como centro de la industria pañera.

La amplitud de espacio de que se disponía el Cordel y el poderío económico de la nobleza pañera se plasman en las casas con soportales, que dieron una imagen inconfundible al Cordel de Santillana en su tramo urbano como calle Real del Arrabal. Casas de tres o cuatro plantas, sobre columnas de granito, cuya tipología varía desde las de tradición gótica, basas y capiteles de facetas, a las plenamente renacentistas, basas y capiteles clásicos. El tramo de mayor enjundia era el comprendido entre el

*En la Dehesa, a espaldas del Cuarte de la Guaría Civil, se han celebrado mercados de ganado en las ferias de San Juan hasta nuestros días; Valdevilla es un barrio en la actualidad; Juarrillos, con la ermita de San Antonio, está un tanto alejado, junto a la Ctra. de Madrid; Gallococeando era una aldea, ya desaparecida a la altura de la Colonia de Pascual Marín y el Campillo es el paraje donde se alza San Antonio el Real.*

*«Enrique IV de Castilla, se refirió a las vías pecuarias como «mis cañadas» manifestando un dominio real que recaía tanto sobre las Cañadas Reales como sobre otras más generales de tránsito - Caminos Reales.*

*El desarrollo y configuración de la corporación mesteña alcanza su apogeo con los Reyes Católicos. En el plano fiscal se reglamentó el cobro del servicio y montazgo. El apartado administrativo y judicial del gremio se vio reforzado cuando los Corregidores pasaron a ayudar a los Alcaldes Entregadores en sus actuaciones punitivas. La Ley de posesión de 1501 privilegió a los ganados sobre la labranza conduciendo todo ello a una especial solicitud y protección de las cañadas y demás vías pecuarias con rectificación de linderos y agravación de penas para los intrusos o usurpadores, en un intento de preservarlas en beneficio del fin a que sirven.»*

*MANTECA VADELANDE, V. (1995). Vías pecuarias, evolución y normativa actual. Agricultura y sociedad 76: 33.*

puente de Muerte y Vida y el convento de trinitarios. Más arriba, ya en el barrio del Mercado, las columnas de piedra se sustituyen por sencillos pies derechos de madera más en consonancia con las necesidades de un barrio de labradores.

### 3.2.3.3. El auge de la industria textil

*«Es sin duda este capítulo el que más ha atraído a los historiadores y el que otorga a Segovia un primer puesto en la historiografía castellana. Carande, Ruiz Martín, Le Flem, Bennassar, García Sanz y otros muchos han indagado en los archivos tratando de resolver los problemas que plantea el ascenso y decadencia de la industria textil y los conflictos, ramificaciones y secuelas inherentes a la misma».* RUIZ HERNANDO, J.A. (1986).

La industria lanera segoviana se remonta siglos atrás, pero sus productos, por lo general, eran un tanto burdos en respuesta a una demanda no cualificada. Las Ordenanzas para el Obraje de los Paños (Sevilla 1511), impusieron una mejora en la calidad de los paños, a la que Segovia, en un principio, no pudo atender, entre otras cosas por falta de lana fina. La reconversión forzosa de la industria pañera generó un profundo malestar social, con repercusiones en las revueltas de las Comunidades. Superada esta dura prueba, y tras la guerra, conocerá un vigoroso crecimiento — la denominada Edad de Oro por Le Flem hasta conseguir en la década de los 80 una producción anual de 13.000 paños, cifra equiparable a la de Florencia y superior a la de Mantua. Segovia se había convertido en uno de los principales centros de la industria textil europea. El hambre y la peste de fines de siglo la precipitan en una prolongada decadencia.

Llegaron a existir unos 600 telares esparcidos por los arrabales y en especial por el Arrabal Grande. La demanda de la mano de obra y su escasa cualificación atrajo a un sinnúmero de emigrantes, un verdadero proletariado siempre dispuesto a cualquier tipo de desórdenes. Colmenares le calificó, *«todo hez de vulgo que en nuestra república aún es peor que en otra alguna, gente advenediza, inquieta, atraída de la facilidad de los oficios de la lana; sin que jamás haya alguno de los naturales de la misma ciudad empleados en la percha o carda».*

### 3.2.4. SIGLOS XVII Y XVIII

La crisis se inicia en 1598 con la peste y se agudiza con la caída de la tradicional industria pañera. La mala calidad de las telas, la competencia de los productos extranjeros y el ansia de los mercaderes por, conseguir un grado de nobleza, un cambio en su status social, hundieron a la hasta entonces floreciente Segovia que se debatirá en una larga agonía.

La ciudad se ruraliza, el pueblo se muere de hambre y se sume en la apatía, hasta el punto de no extrañarse si un día amanece Segovia sin pan, como sorprendido observó un agudo viajero extranjero.

En tiempos de Felipe IV el número de telares se había reducido a 300 y el de los batanes a 7. A fines del siglo, en 1691, sólo quedaban 159 y los productos eran de muy baja calidad.

#### 3.2.4.1. La Plaza Mayor

La gran empresa urbanística del siglo XVII fue la ordenación de la Plaza Mayor, sobre la irregular ya existente a la que se denominaba Mayor desde 1461. El hundimiento de la iglesia de San Miguel y su posterior re-construcción, retirada del centro, iba a propiciar la regularización del solar libre y de las plazuelas del entorno, hasta ese momento separadas por la iglesia, así como del caserío circundante.

En 1583 se adquirieron las casas propiedad de Diego del Espinar «que son a la Plaza Mayor». En 1609 se presentaron varias trazas, de autor anónimo pero posiblemente debidas a Francisco de Mora, entre las que Brizuela eligió una, que sería sustituida por otra propia a finales de año y por la definitiva en 1611, diseñada conforme a las reglas de Vignola, según se dice en las escrituras, y provista de soportal. Las obras comenzaron en 1613 y estaban muy avanzadas en 1619. Fue en 1621 cuando se pensó en ordenar las manzanas laterales y por extensión toda la plaza entera, según proyecto y traza de Brizuela de 1623.

Todo el lado norte, el único que llegó a realizarse, quedó sometido a la presencia del ayuntamiento, que se diferencia e impone por la fachada de granito, frente a las de ladrillo del resto de la manzana; la arquería del soportal, frente al sistema adintelado de las casas, y las torres en los extremos con chapiteles de pizarra.



Plaza Mayor de Segovia. A.H.m.

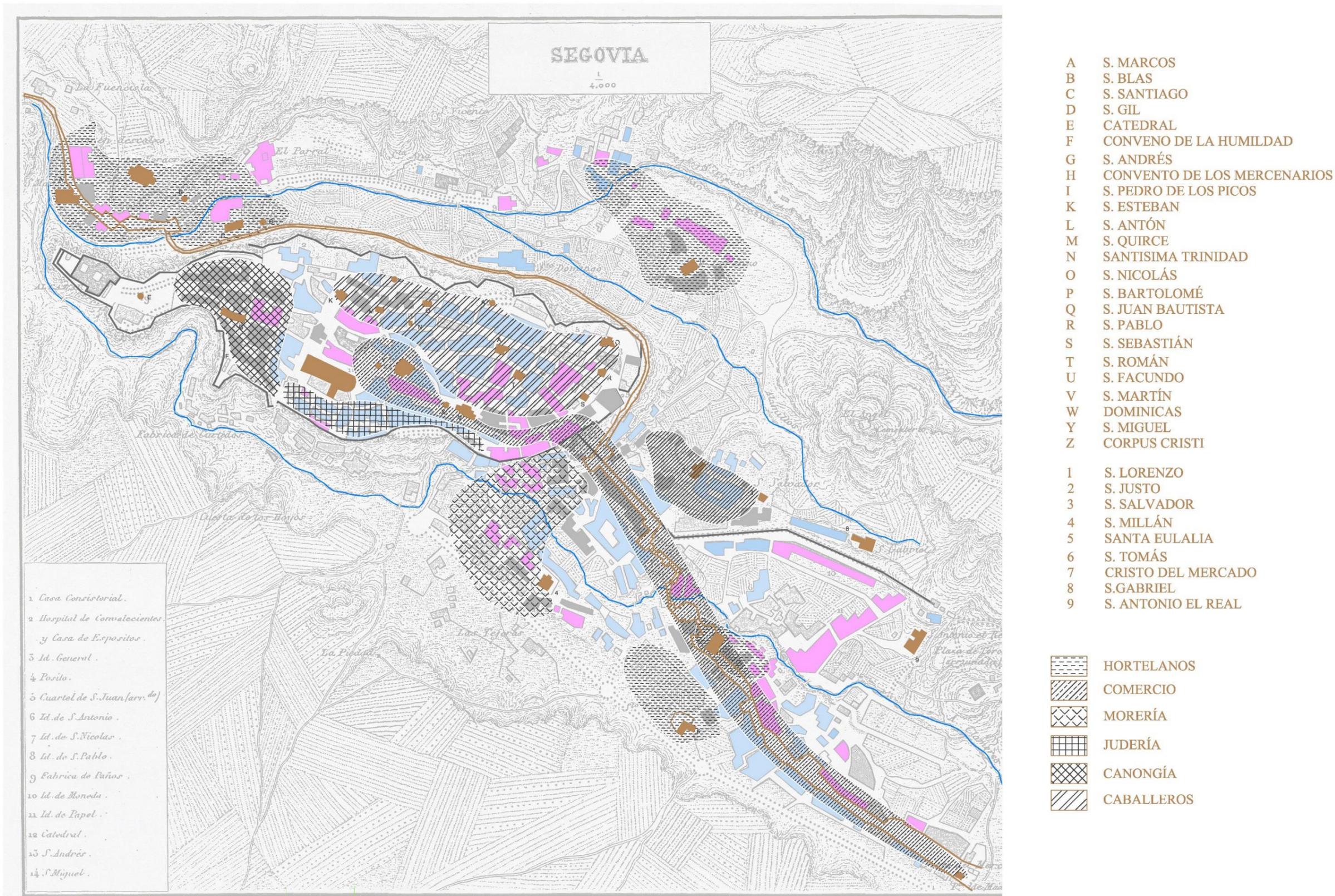


Fig. 4

RECREACIÓN DEL PLANO DE SEGOVIA EN EL SIGO XV  
(Sobre la base del Plano de D. Francisco de Coello, 1849. Coronel del Cuerpo de Ingenieros )  
Según teorías de formación de la ciudad de J.A. RUIZ HERNANDO y E. MARTÍNEZ de PISÓN

### 3.3. PROYECTOS DE MODIFICACIÓN DE ALINEACIONES DEL ARQUITECTO MUNICIPAL D. JOAQUÍN ODRIOZOLA Y GRIMAUD.

- Proyecto de Alineación de la Plaza del Azoguejo. D. Joaquín Odriozola, Año 1881. a.H.A. (Sig. 810.26.1)
- Proyecto de Alineación de calles San Francisco y de la Muerte y la Vida. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.26.2)
- Proyecto de Alineación de calles desde el puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)
- Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)

#### 3.3.1 Introducción

Las ciudades occidentales durante los siglos XIX y XX han experimentado una profunda transformación, la mayor desde su fundación. La revolución industrial y el final del Antiguo Régimen constituyen los factores detonantes de este proceso.

La construcción de redes de infraestructuras, las nuevas tipologías surgidas del uso industrial del acero y del hormigón, las medidas higienistas, la apertura de avenidas y ampliación de calles, trataran de hacer frente al aumento de población y a las necesidades de la sociedad contemporánea.

Segovia como hemos visto seguía absolutamente anclada en el pasado, la ciudad del XIX seguía arrastrando una profunda crisis. En 1821 contaba Segovia con una población de 9.656 habitantes según datos del censo. A mediados de siglo permanecía estable (9.723) y a principios del XX no llegaba a 14.000, es decir, sensiblemente inferior a la que tuvo a fines del XVI. Si tenemos en cuenta que en 1857 en Segovia había 1.952 casas según argumenta Martínez de Pisón, a los segovianos les sobraba ciudad. Pasear por ella, ya fuera por el recinto amurallado o por los arrabales, hubiera sido como hacerlo por la ciudad del XVI, con una notable diferencia; aquella aparecía rebotante de vida y la presente muerta. Pero en el aspecto físico nada había cambiado.

Cuando, a mediados del siglo XIX, Mádoz describe la ciudad de Segovia lo hace en los siguientes términos:

*«Célebre Segovia en los fastos de las ciudades de Castilla, algo tenemos que hacer presente sobre los restos de su antigüedad, que, enlazados con la actual población ofrecen la única importancia por la que puede ser considerada en el día: el inmenso número de sus templos, la catedral, el alcázar, el magnífico acueducto, los muchos caballeros de nobles linages que tenían sus casas en esta ciudad, su intervención en los sucesos más notables del reino, sus manufacturas y muy principalmente la acreditada fábrica de paños de que se surtían nacionales y extranjeros, eran más que suficientes razones para que la ciudad fuese estimada de todos; hoy casi nada de esto ha quedado, he aquí el examen que hemos podido hacer de su existencia actual. Divídese la población en ciudad propiamente dicha y arrabales; la primera se halla cercada de una antigua y bien reparada muralla, que se extiende 4.075 varas lineales... estos ingresos [puertas y postigos] dan entrada a la ciudad que costa de 51 calles, 17 plazuelas y la plaza de la Constitución; las primeras estrechísimas, tortuosas y mal empedradas; en estos últimos años se han puesto aceras a un lado solamente, en las de más tránsito, tales, como las que conducen al gobierno político, al alcázar y al teatro, y en la calle real que dirige desde la puerta de San*



[Segovia]. Aquädukt mit Schafherde [Acueducto con rebaño de ovejas, calle de Teodosio el Grande]. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-00115.

*Martín a la Plaza: este local es bastante espacioso pero irregular y de mal aspecto; las casas sólo presentan un cúmulo informe de maderages en sus balcones y tapias, sin lucir la mayor parte; algo mejor vista ofrece el lado que mira al E; adornado con un buen soporal y las casas consistoriales... Dentro del recinto de la muralla hay 747 casas particulares... La población extramuros se comprende con el nombre genérico de Arrabales, los cuales se distinguen por los barrios en que se hallan divididos, a saber: barrio de San Lorenzo; de San Marcos; de Sta. Eulalia; de Sto. Tomás; de San Millán; del Salvador y de San Justo y comprende una plaza llamada del Azoguejo; 7 plazuelas y 58 calles, no tan estrechas como las de la ciudad; pero pendientes en lo general y mal empedradas: hay distribuidas en los diferentes barrios 4.098 casas... Empedrados y aceras. Estando empedradas todas las calles se destina anualmente una cantidad en el presupuesto para su reparación... Hasta el año 1840 no se ha empezado a colocar aceras en las calles, en cuya obra se continúa con bastante esmero... Aseo y limpieza. Este servicio se hace por contrata, barriendo las plazas, plazuelas y calles más principales y transitadas... Alumbrado y serenos. Se hace también por contrata, la cual es variable según el precio del aceite; la obligación es alumbrar 18 noches en cada uno de los seis meses que se llaman de invierno a 6 horas cada una, y 16 noches en los restantes meses a 4 horas cada noche; en una y otra estación las de más oscuridad: hay repartidas en la y arrabales en los puntos más necesarios 66 faroles de reverbero y 184 comunes».*

El único momento destacable, en lo que afecta a la ciudad y a nuestro Cordel se presenta durante el último tercio del siglo XIX, momento en el que comienza a prestar servicios en el Ayuntamiento de Segovia el Arquitecto D. Joaquín Odriozola y

Grimaud. Odriozola, como veremos, realizó multitud de proyectos de alineaciones, mejora de infraestructuras y edificación. Aunque Segovia a finales del siglo, seguía siendo la misma ciudad provinciana anclada en el pasado, los cambios morfológicos que habían producido los proyectos de Odriozola serán los mimbres sobre los que se desarrollará la ciudad del siglo XX.

### 3.2. ODRIOZOLA

«Odriozola tuvo dos preocupaciones constantes; el ferrocarril y el ejército, pues en ellos radicaba el futuro, y esto era un sentimiento unánime». (RUIZ HERNANDO, A., 1986, p.76)

Es indudable que la fundación de la Academia de Artillería, durante el reinado de Carlos III, supuso una fuente de ingresos y sobre todo un centro de cultura. En el siglo XIX se había instalado *La Maestranza*, de vida efímera (1843-1863) y ya en 1877 el Ayuntamiento, haciendo grandes esfuerzos, inicia los trámites para la compra de la Casa Grande, la antigua fábrica de Ortiz de Paz, con la finalidad de destinarla a Regimiento de Artillería. El Ayuntamiento no sólo adquirió los terrenos sino que realizó la Academia de Artillería, trasladada al exconvento de San Francisco a raíz del incendio del Alcázar en 1862, costeada asimismo por el municipio. A mediados del siglo siguiente, mediante un oficio de Alcaldía<sup>2</sup>, se hace recuento y balance de las cesiones de terrenos que el municipio había hecho al ramo de defensa durante los siglos XIX y XX, a saber,

- Cesión del edificio conocido como Casa Grande para destinarlo a Cuartel de Artillería, ramo de Defensa.
- Cesión de extensos terrenos colindantes para instalaciones y servicios anejos a dicho cuartel.
- Adquisición y derribo de casas limítrofes para darle perspectiva.
- Adquisición y derribo de trece casas para construcción de pista militar que uniera el Polígono de Baterías con el Cuartel.
- Adquisición de terrenos particulares que hubo de atravesar dicha pista, y cesión de los de propiedad municipal.
- Cesión de 25.000 metros cuadrados de terreno para instalación de la Base Mixta de Tractores y Carros de Combate, y adquisición de propiedades particulares a ese efecto.

Este desglose de cesiones y adquisiciones sirve de muestra para comprender el interés de la ciudad por tener y mantener la Academia y el Regimiento de Artillería. Pero además y en lo que este trabajo interesa, es necesario para comprender, la morfología de la ciudad actual, pues cuando el anterior desglose enumera a la *pista militar* que ha de unir el Cuartel y el Polígono de Baterías, se está refiriendo a la actual Avenida de la Constitución. Y cuando señala la cesión de terrenos de titularidad municipal para la construcción de la pista, se refiere a aquellos correspondientes al Descansadero de la Dehesa. Descansadero de nuestro Cordel que quedará irremediamente partido en dos al ser atravesado por la pista. Y del que como veremos al finalizar el capítulo irá siendo poco a poco ocupado por una plaza de toros, una prisión, un cuartel de la guaria civil y diversas promociones de vivienda social.

Desde mediados de siglo los sucesivos ayuntamientos se esforzaron por traer el ferrocarril. En 1881 se concedía el ramal a Medina y en el 83 a Villalba. El 2 de abril

de 1884 entraba la primera locomotora en Segovia. La elección de la ubicación no parece muy lógica, pues fuerza al desvío de los trenes que se dirigen al norte y además está muy alejada del centro. Sin embargo esta ubicación cobra pleno sentido si tenemos en cuenta que el transporte ferroviario será el sustituto de las cañadas como medio de transporte del ganado, y que la ubicación de la estación se encuentra justo a espaldas del Descansadero de la Dehesa. Por lo tanto en opinión de quien suscribe, mucho tuvo que ver nuestro Cordel y su Descansadero en la ubicación de la Estación de ferrocarril.

La red ferroviaria quedó incompleta, no se ejecutó el ramal norte, de hecho el propio Odriozola lo proyectó, en 1905, pero no quedó más que en un proyecto. El deseo de acercar la estación a la Plaza Mayor mediante una línea de tranvías, dio origen a toda una serie de proyectos de alineación y ensanche que afectan en gran medida a nuestro Cordel y que veremos a continuación.

#### 3.2.1 Proyectos de cambio de alineaciones que afectan al trazado del Cordel.

La serie de planes de alineaciones desarrollados entre 1880 y 1910 por Odriozola tuvieron como finalidad la creación de un gran eje que uniera la Plaza Mayor con la recientemente inaugurada Estación de ferrocarril.

Nuestro Cordel de Santilla como ya hemos indicado atravesaba la ciudad histórica por el llamado Camino Real de los Arrabales o camino Real del Mercado, hasta la plaza del Azogue menor o Azoguejo, para continuar luego, rodeando el recinto amurallado, camino de la Fuencisla por el Paseo de Santa Lucía. En el trayecto del Cordel de Santillana por la ciudad del XIX, Odriozola realiza diversos proyectos de ensanche.

Un primer proyecto de alineación de la Plaza del Azoguejo, que afectaba también a la calle San Francisco y otro posterior que abarcaba desde la calle puente Muerte y Vida hasta la plaza del Cristo del Mercado.

En relación al primero, la alineación de la Plaza de Azoguejo el objetivo era ampliarla mediante la creación de una gran plaza que abarcaría aproximadamente cuatro veces la dimensión de la primitiva. Para ello se propone demoler gran parte de la calle San Francisco e incorporar los solares a la plaza



Segovia – Strassenbild. Calle Cristo del Mercado. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-00116. Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.



Segovia. Schafherde & Kapelle [Rebaño de ovejas y ermita del Cristo de la Cruz, en el barrio del Mercado. Hijos de Enrique Regando]. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-01707. Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.

<sup>2</sup> A.H.m. sig.575.27

*La Plaza de Santa Eulalia sufrió modificación de alineaciones por su lado derecho, aquel que contaba con mayor número de soportales tendentes a desaparecer según el criterio urbanístico imperante en 1882.*

*Un siglo más tarde en 1977 la Plaza de Santa Eulalia sería incoada como Conjunto Histórico Artístico, categoría más elevada que puede ostentar un entramado urbano desde el punto de vista del patrimonio cultural, y el motivo que lo justificó su incoación fue precisamente el mismo.*

*«Conjunto urbano, que engloba la Plaza y la Iglesia de Santa Eulalia. Se caracteriza por el desnivel entre el Camino Real de los Arrabales (o del Mercado) y el Arroyo Clamores (que delimita el conjunto por el oeste). En origen, llegó a ser el conjunto más homogéneo de arquitectura civil del siglo XVI de Segovia, presidiendo el Arrabal Grande. Los frentes de fachadas con soportales era el elemento caracterizador, de los que sólo quedan unos pocos ejemplos en las calles del este y oeste de la plaza.*

*La plaza se organiza en torno a la tradicional fuente, con una plantación de arcos de traza circular, digna de reseña. En el lado este se mantienen edificaciones de fines del siglo XV e inicios del XVI. »  
Extracto de la ficha del catálogo del PGOU.*



*Calle San Francisco desde la Plaza del Azoguejo*

de tal forma que se regularizaban los límites. Este proyecto no llegó a ejecutarse, por lo que la calle San Francisco ha llegado hasta nosotros con su trazado primitivo, estrecho y angosto.

En relación al segundo ámbito de actuación, aquel comprendido entre la calle del puente de la Muerte y la Vida y la citada estación a través de la calle del Mercado, se presentó un proyecto de modificación de alineaciones el 27 de julio de 1882 (figs. 7, 8 y 9). Por entonces, la calle del Mercado, actual José Zorrilla, ofrecía una gran irregularidad tanto en su trazado como en sus fachadas, es la primera descripción directa que encontramos del Cordel de Santillana en su tramo urbano, y así, «Observando el plano de esta calle se ve la gran irregularidad que tiene en toda la edificación, pues a la vez que en algunos momentos su ancho excede de los 60 metros en otras no pasa de 7,00. Añadiendo a esto lo tortuosas que son las líneas de fachadas unas con soportales y otras sin ellas; así que es que los estudios de reforma tropiezan con grandes dificultades para no lastimar intereses creados cuya indemnización siempre es muy costosa.» (ODRIOZOLA, J., 1882, Memoria del proyecto, sig. 810.28. A.H.m.) En consecuencia, plantear esta reforma conlleva, como en todas, un primer y principal problema de difícil resolución: compaginar los intereses particulares de cada propietario con los municipales a la hora de calibrar las indemnizaciones que deben efectuarse. Atendiendo a esto, el plan se estructura en tres partes:

- De la Plazuela y Puente de Santa Eulalia a la Plazuela de la Trinidad.
- De la Plazuela de la Trinidad al Santuario del Cristo.
- Del Santuario del Cristo a la Estación de Ferrocarril.

Continua Odriozola, «En la primera hoja del plano presentamos el trazado de esta calle en el punto en que su anchura es menor, proyectándose el ensanche por la derecha frente a la Iglesia de Sta. Eulalia por presentar esta línea menos construcciones y más número de soportales llamados a desaparecer.» (Fig.7)

*«Se adapta un ancho de 18 metros en esta forma, 2 metros para acera, un metro para cuneta empedrada y el resto, o sea, 12 metros para el afirmado. A primera vista*

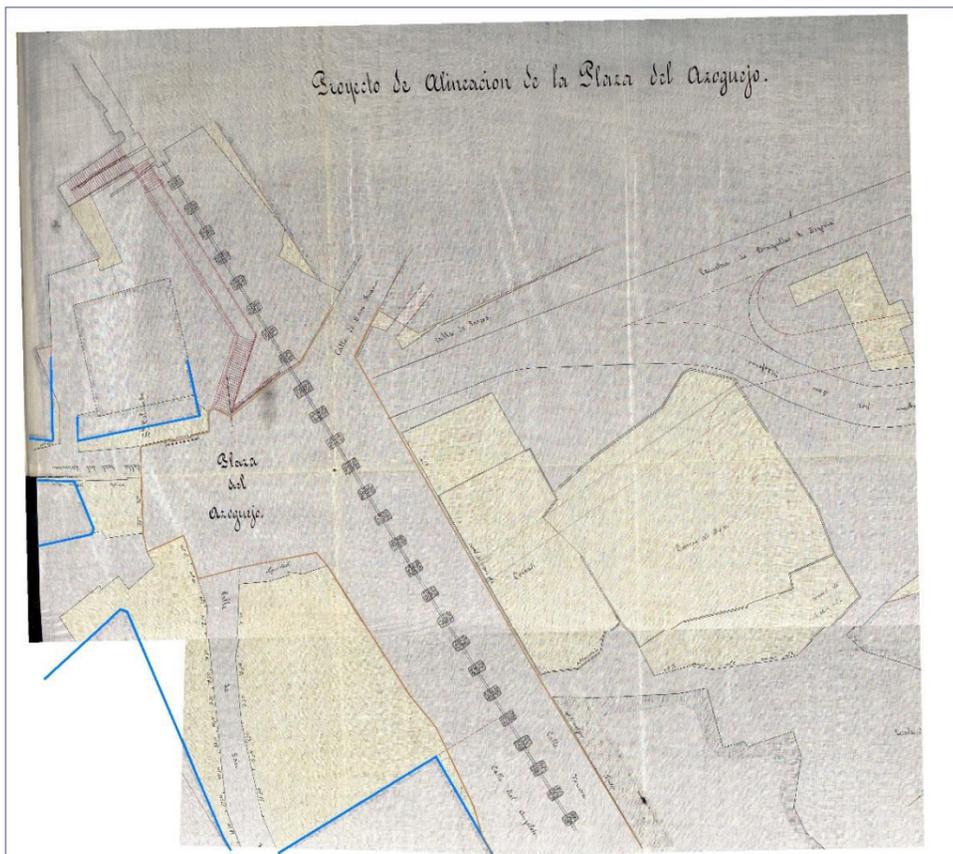
*parece excesivo el ancho de 18 metros cuando las calles de 1er Orden de la ciudad no se dan más de 8 metros» pero la explicación es lógica y el mismo arquitecto la menciona al decir que una «vía ordinariamente de mucha circulación aumenta considerablemente en la época de paso de Merinas, Ferias y Romería (...))» (ODRIOZOLA, J., 1882)*

### **3.2.2. Proyecto de Ciudad Lineal sobre el Descansadero de la Dehesa.**

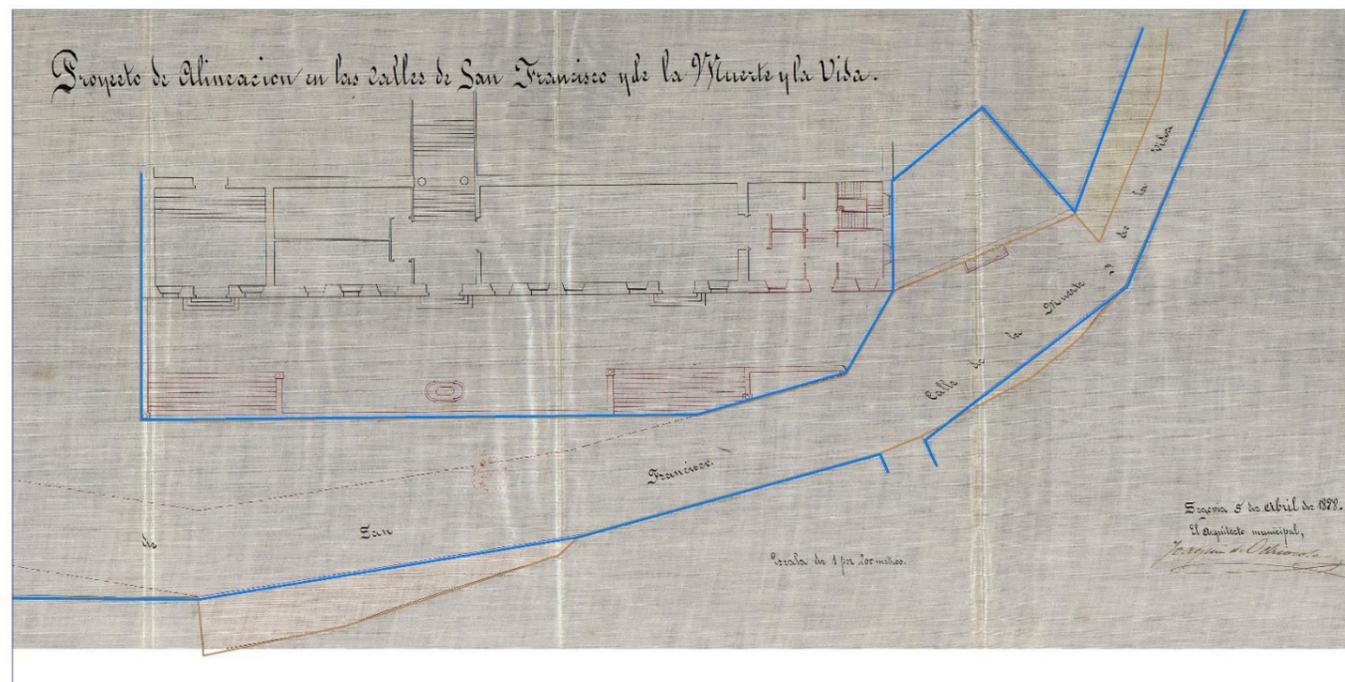
En 1888 Odriozola redactó el proyecto de alineación entre la estación de ferrocarril y la carretera a San Ildefonso, la denominada hoy Avda. Juan Calos I. El objetivo según J. Ignacio García era crear una nueva zona urbanizada con notoria similitud a las ideas desarrolladas por Arturo Soria para su Ciudad Lineal. «El trazado de estas líneas, con calles transversales, disponen manzanas de las referidas vías de 80, 90 y 120 metros de fachada, según la configuración del terreno, y 40 metros de fondo, resultando solares de 700 y 1.140 metros cuadrados...»

«Estas dos grandes vías con la carretera de la Granja, cuya alineación se traza uniendo el depósito con la tapia de la huerta de los Misioneros para que resulte otra zona de edificación, encierran el campo de la Dehesa, punto más apropiado para disponer de un parque de recreo donde, siguiendo los accidentes del terreno y aprovechando los arroyos que los surcan para riego y embellecimiento, resultaría un sitio ameno y de esparcimiento para el vecindario». La tipología planteada era la unifamiliar con jardín. El sistema de gestión era mediante la venta de parcelas y su reinversión en los gastos de urbanización.

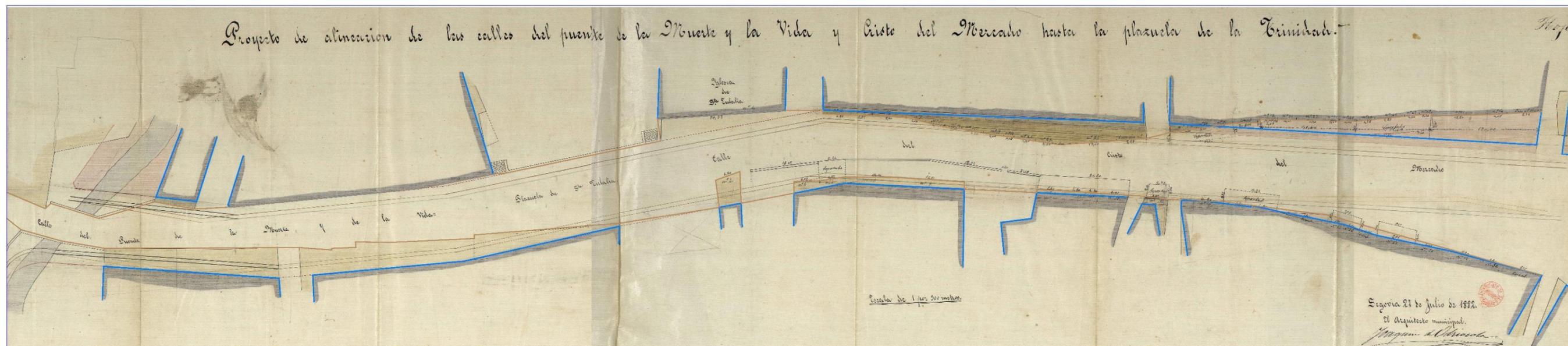
Finalmente el proyecto fue desechado. La línea de ferrocarril entre Segovia y Aranda de Duero no se llegó a realizar y del mismo modo tampoco se autorizó la transformación de la Dehesa propuesta por Odriozola.



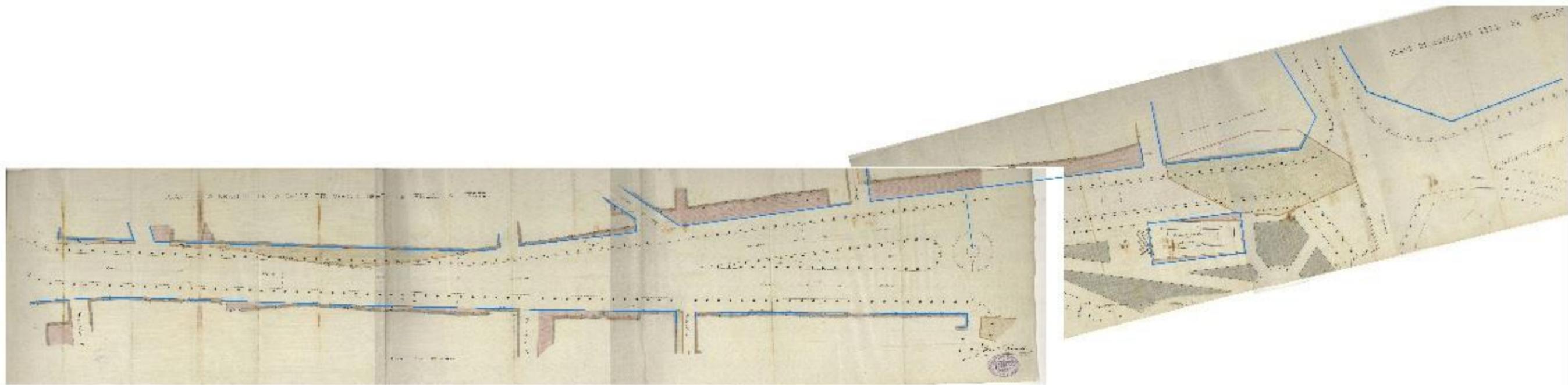
Proyecto de Alineación de la Plaza del Azoguejo. D. Joaquín Odriozola, Año 1881. a.H.A. (Sig. 810.26.1) Fig. 5



Proyecto de Alineación de calles San Francisco y de la Muerte y la Vida. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.26.2) Fig. 6

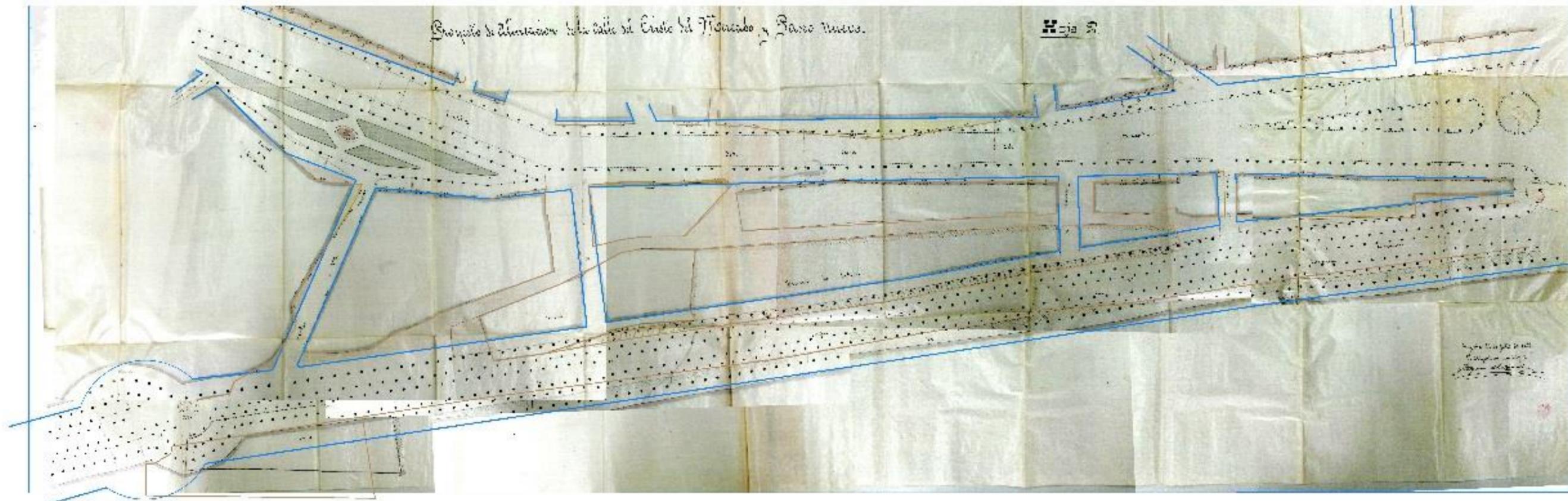


Proyecto de Alineación de calles desde el puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28) Fig. 7



Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odrizola, Año 1883. z.H.A. (Sig. 870.78)

Fig. 8



Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odrizola, Año 1883. z.H.A. (Sig. 870.78)

Fig. 9

### 3.4. PROYECTO DE DESVÍO DEL CORDEL DE SANTILLANA SOLICITADO POR EL EXCMO. AYTO. DE SEGOVIA.

Propuesta de desvío realizada por el Arquitecto municipal en el año 1913. (Sig. 866.10 A.H.m.)

El Ayuntamiento de Segovia había solicitado a la Asociación General de Ganaderos del Reino el desvío de la Cañada que entrando por el Arco de la Fuencisla atravesaba la ciudad a salir camino del Polígono de tiro de Baterías. O sea el Cordel de Santillana en su tramo urbano.

Los motivos aducidos por el Ilmo. Alcalde a la Asociación se fundamentaban en los grandes inconvenientes que producía el paso de ganado por determinados sitios de la Ciudad. «Hay un inconveniente grande en que los ganados circulen por dentro de la población por sus calles estrechas, con grades pendientes, e interrumpir el tráfico de personas y carruajes» A pesar de los planes de ensanche que Odriozola había acometido a finales del siglo pasado en la calle José Zorrilla y Puente Muerte y Vida para conectar la Plaza Mayor con la Estación del Ferrocarril, la sección de la Calle Real del Mercado se veía colapsada por los merinas a principios del otoño. Pero lo que era aún peor, las recientemente remodeladas calles y paseos que debían convertirse en el referente para la elite social y la nueva burguesía de la ciudad eran atravesadas durante varias semanas dos veces al año por un auténtico ejército de ovejas, pastores y zagales. De este motivo intuye quien suscribe que mucho tuvo que ver el Arquitecto municipal.

Alegaba además el Consistorio que «al atravesar por bajo el Acueducto, la Plaza del Azoguejo, origina trastornos en el mercado allí establecido». Recordemos que el Azoguejo o plaza del Azogue menor era el lugar destinado a celebración del mercado de los Arrabales. De ahí su nombre, *azoguejo*, término de origen árabe que viene a significar aquel lugar «donde se tiene el trato y comercio público». Es evidente pues las quejas que durante años había manifestado el comercio en la época de merinas y que probablemente llevo a desviar el trafico desde la calle San Francisco a la calle Teodosio el Grande.

Aunque probablemente de todos los argumentos aludidos el de mayor peso era el último, «siendo paso obligado para la Academia de Artillería y el Instituto de Segunda enseñanza de la provincia se corta por completo el acceso a éstos centros oficiales en las épocas del año en que pasan los ganados». El antiguo convento de San Francisco, había sido remodelo *ex professo* para alojar a la Academia de Artillería tras el incendio del Alcázar en 1862. El peso económico y social de la Institución en la ciudad era y sería enorme y el paso de merinas era de nuevo un incordio para oficiales y cadetes.

El trazado propuesto por Odriozola, *fig. 10*, partía desde el puente de la carretera de Valdevilla sobre el río Clamores para coger la carretera de La Granja y circunvalando el cementerio por el Peñascal, camino de Batanes y calle San Gabriel bajaba hasta la Plazuela de San Lorenzo por la calle Santa Catalina. Continuaba por la calle Echar piedra y atravesaba los ríos Eresma y Ciguiñuela. Seguía paralelo al Eresma aguas abajo por su margen derecha y a la Alameda del Parral, hasta volver a cruzar el Eresma a la altura de la Casa de la Moneda, donde se unía al trazado original a la altura de *Puente Castellana*.

La propuesta municipal era un trazado angosto que fue rechazado por la Asociación General de Ganaderos del Reino por tres motivos. Primeramente alegaron con carácter general que era «demasiado rodeo que se hace dar al ganado, que de por

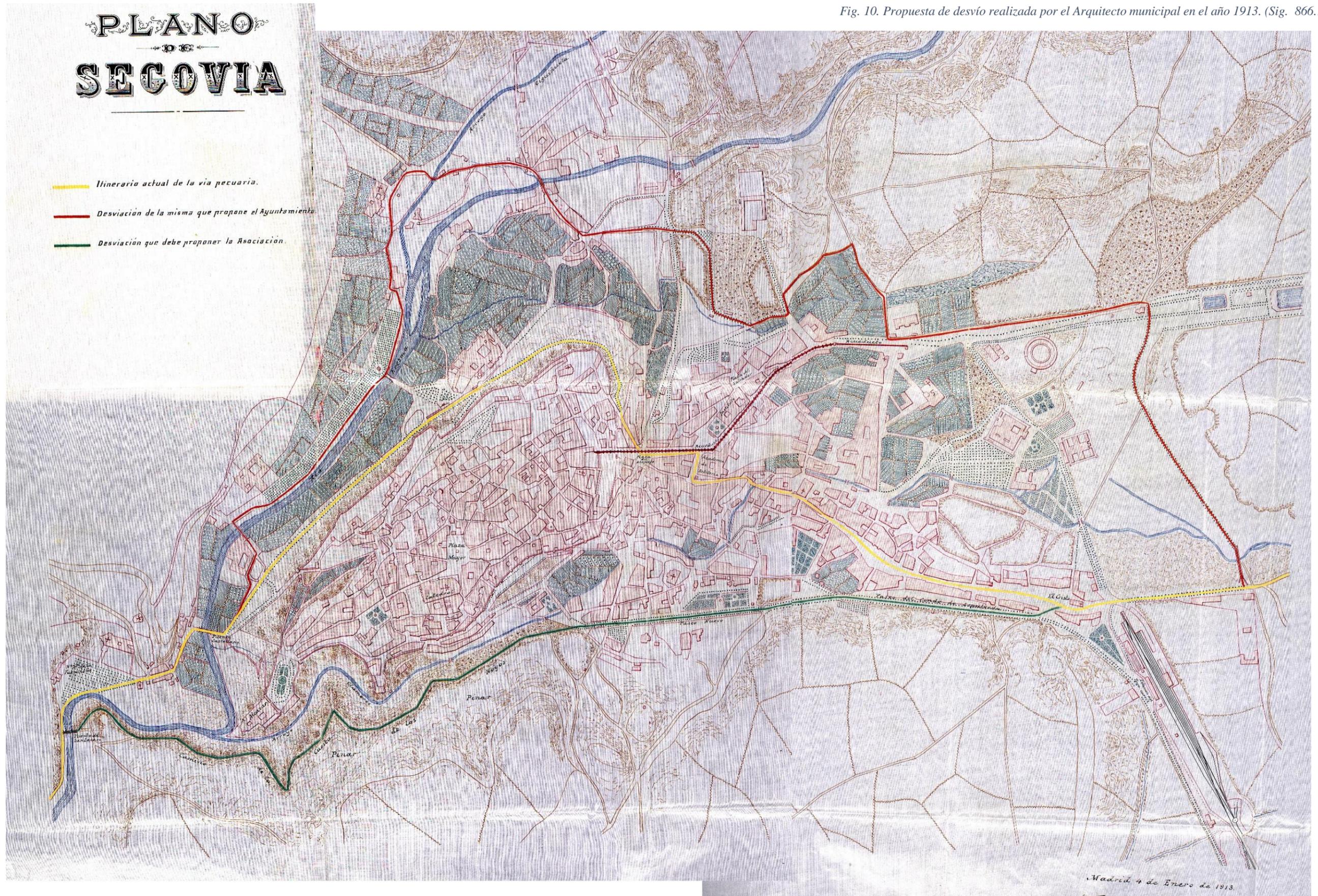
*si ha de llegar cansado de sus jornadas*», y no faltaba razón a esta observación. La propuesta de Odriozola trataba de alejar el máximo posible el nuevo trazado de la ciudad, desviándolo hacia el Arrabal de San Lorenzo, que por aquel entonces tenía un carácter rural. Alegaba además la Asociación que *eran « seis los puentes que se han de atravesar*», es decir seis embudos en un recorrido ya de por sí más largo que el original. Y finalmente daban una tercera razón, «*todo lo demás del trazado es tan sumamente estrecho que ha de dificultar el paso de los ganados por las muchas denuncias en que se han de ver envueltas los ganaderos, unas veces por ir entre tierras sembradas y otras por ir pegados a carreteras del Estado, donde ya se sabe que los peones camineros denuncian en cuanto una res pisa en la cuneta*». La Asociación que en un pasado no tan remoto era conocida como el Honrado Concejo de la Mesta había perdido buena parte de sus prerrogativas a favor de los agricultores.

El proyecto de Odriozola resultó inasumible para el perito de la Asociación de Ganaderos que se desplazó a la capital para realizar su informe. Por qué Odriozola trazó un desvío que obligaba a las merinas a dar un rodeo tan grande, tan aparentemente absurdo. La respuesta es sencilla, Odriozola cuando realizó el trazado no estaba pensado en la Segovia de 1913 sino en la ciudad que existiría a finales del siglo XX, era la visión de un urbanista. Resulta sorprendente lo bien que se acomoda el trazado a la ciudad actual, en la que su propuesta cobra pleno sentido.

Odriozola se propuso el sacar *la cañada* de la ciudad para que no produjera interferencias con los nuevas calles y paseos que estaba proyectando y que si bien en aquel momento no eran más que paseos arbolados, el tenía claro que en un futuro constituirían importantes avenidas para la ciudad. Como así ha sido. Ya tenía en mente como sería el Paseo Nuevo, actual Paseo de Ezequiel González y Conde Sepúlveda, por eso no se planteó esa opción. El trazado propuesto por Odriozola se ha demostrado que es el que menor desarrollo urbanístico ha sufrido durante el siglo XX. De ahí el acierto de su propuesta.

Sin embargo, el ya entonces maduro Arquitecto municipal, contaba con 69 años, tuvo que tragarse el sapo y aceptar la propuesta de la Asociación General de Ganaderos del Reino. «*Partiendo del puente de San Lázaro, existe un camino, llamado de la Cuesta de los Hoyos, que paralelamente al río Eresma y al arroyo Clamores va a desembocar al paseo nuevo y paseo del Conde Sepúlveda*»- informaba el perito de la Asociación- camino que «*llegaría a empalmar la vía pecuaria junto a la ermita del Cristo del Mercado*» en «*una línea casi recta*». Y ponía como condición al desvío que «*si bien es cierto que este camino en la parte del pinar es estrecho, pues oscila su anchura entre tres y cinco metros, hay que tener en cuenta que discurre por terreno municipal y es factible acceso, siempre que el Ayuntamiento*

Fig. 10. Propuesta de desvío realizada por el Arquitecto municipal en el año 1913. (Sig. 866.10)

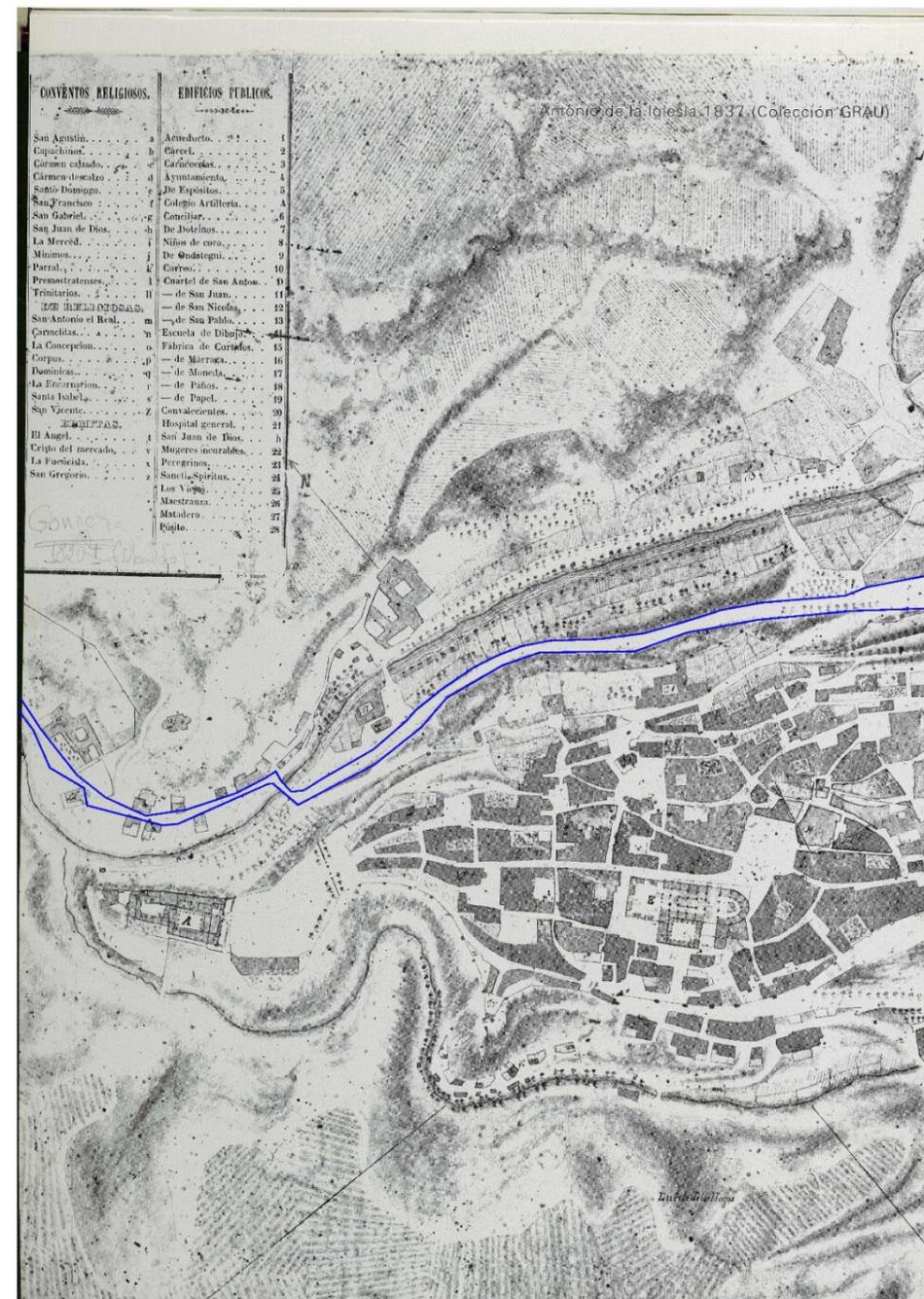


los ganados».

La propuesta fue informada favorablemente por el Arquitecto municipal y la Comisión de Propios.

### 3.5. PLANIMETRÍA HISTÓRICA

- Plano de D. Joaquín de Góngora Coronel de Artillería, Año 1820. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio de la Iglesia Coronel Intendente del Cuerpo Nacional de Ingenieros. Año 1837. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Francisco Coello Coronel del Cuerpo de Ingenieros. Año 1849. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Emilio Valverde Álvarez. Año 1886. Guía del viajero en el Antiguo Reino de Castilla, Madrid, 1886
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Karl Baedeker . Año 1897. Spain and Portugal: handbook for travellers. Leipzig : Karl Baedeker, 1913 ; London : George Allen & Unwin ; New York : Charles Scribner's sons, 1913
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Joaquín de Odriozola y Grimaud. Año 1901. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Antonio Domínguez. Año 1915. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Manuel Peñuelas Vázquez. Año 1916. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio Martín (Editor). Año 1925. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA. Año 1930. a.H.A.
- Plano de la ciudad de Segovia por D. López Aldana. Año 1945. a.H.A.



PLANO DE SEGOVIA  
D. Joaquín de Góngora, Coronel de Artillería  
FECHA 1820  
FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL

Las planimetrías históricas permiten analizar el recorrido histórico que tiene la ciudad desde 1837 a 1945 y poner todo ello en relación con el Cordel de Santillana o el Descansadero de la Dehesa. Vamos a ver en las distintas planimetrías como aparece la Estación de ferrocarril y su relación con el Descansadero, veremos también como son ocupados los terrenos del Cordel por el cuartel de Baterías y cómo se van regularizando las alineaciones de la calle José Zorrilla en base a los proyectos de Odriozola. Veremos la apertura de *la Pista* militar que se proyecta uniendo el cuartel de artillería, la Base Mixta y los campos de tiro en *Baterías* y que partirá en dos al Descansadero. Y las posteriores ocupaciones de la Dehesa por dotaciones, fábricas y vivienda obrera. Vayamos por partes.

La primera planimetría que se muestra es el Plano de D. Joaquín de Góngora Coronel de Artillería, del año 1820. Sólo se conserva la mitad. Sin embargo es un documento interesante que muestra el grado de ocupación de los solares del Recinto amurallado, las huertas que a la vera del Parral se desarrollan en el Valle del Eresma, el grado de ocupación del Valle del Clamores y el incipiente camino de los Hoyos.

El Cordel de Santillana del que sólo se muestra el trazado por el Eresma es estructurador del arrabal Puente Castellana que como veremos en las siguientes planimetrías va perdiendo población en favor de los arrabales del sur.

El plano de D. Francisco Coello del año 1849 que ya muestra completo el recorrido urbano del Cordel, nos permite tener una clara idea de la configuración irregular de la calle José Zorrilla. También se observa el recorrido en relación con el río Clamores que sería posteriormente soterrado. El recorrido del Clamores y del Cordel de Santilla, uno como calle estructuradora otro como germinador de la actividad industrial y agrícola, permite entender la ubicación de las parroquias al sur del Castro.

Podemos observar en el plano como la parroquia de Santa Eulalia se ubica directamente sobre el Cordel, aprovechando la calle principal de los arrabales y generando a su alrededor la plazuela que llevaría el mismo nombre. Santo Tomas se encuentra en cambio al margen derecho, en una buena ubicación a las orillas del Clamores, lo mismo le sucede a San Millán. Al sur este de los arrabales vemos el recién creado Paseo Nuevo, una alameda donde ir a pasear. Por él que se propondrá el desvío del Cordel en años siguientes.

Aunque se ha incluido, nada nuevo arroja el plano de la ciudad D. Karl Baedeker, del año 1897. En cambio el plano de D. Joaquín de Odriozola, del año 1901, muestra la ciudad y alrededores con el hermoso colorido de una acuarela. Aporta además información de gran valor. La calle José Zorrilla ha cambiado la traza y presenta ya unas alineaciones más regulares fruto de los cambios de alineaciones que propuso el Arquitecto municipal en los distintos proyectos. El Paseo Nuevo ha sido también transformado con la corta de las hileras interiores de árboles por lo que está preparado para convertirse en una auténtica avenida de la ciudad. La casa de Grande o Real Fábrica de Paños se ha convertido en Academia de Artillería, y así figura grafiado, y una nueva prisión, en este caso *la Modelo*, aparece dibujada sobre el Descansadero de la Dehesa, sobre el como ya hemos comentado Odriozola proyectará todo un complejo urbano al modo de Arturo Soria en la ciudad lineal aprovechando la integración de la Estación ferroviaria, hecha años atrás, con el Descansadero de la Dehesa.

En los planos de Antonio Domínguez y Manuel Peñuelas de 1915 y 1916 respectivamente observamos como la ciudad ha crecido. El Paseo Nuevo ha ido

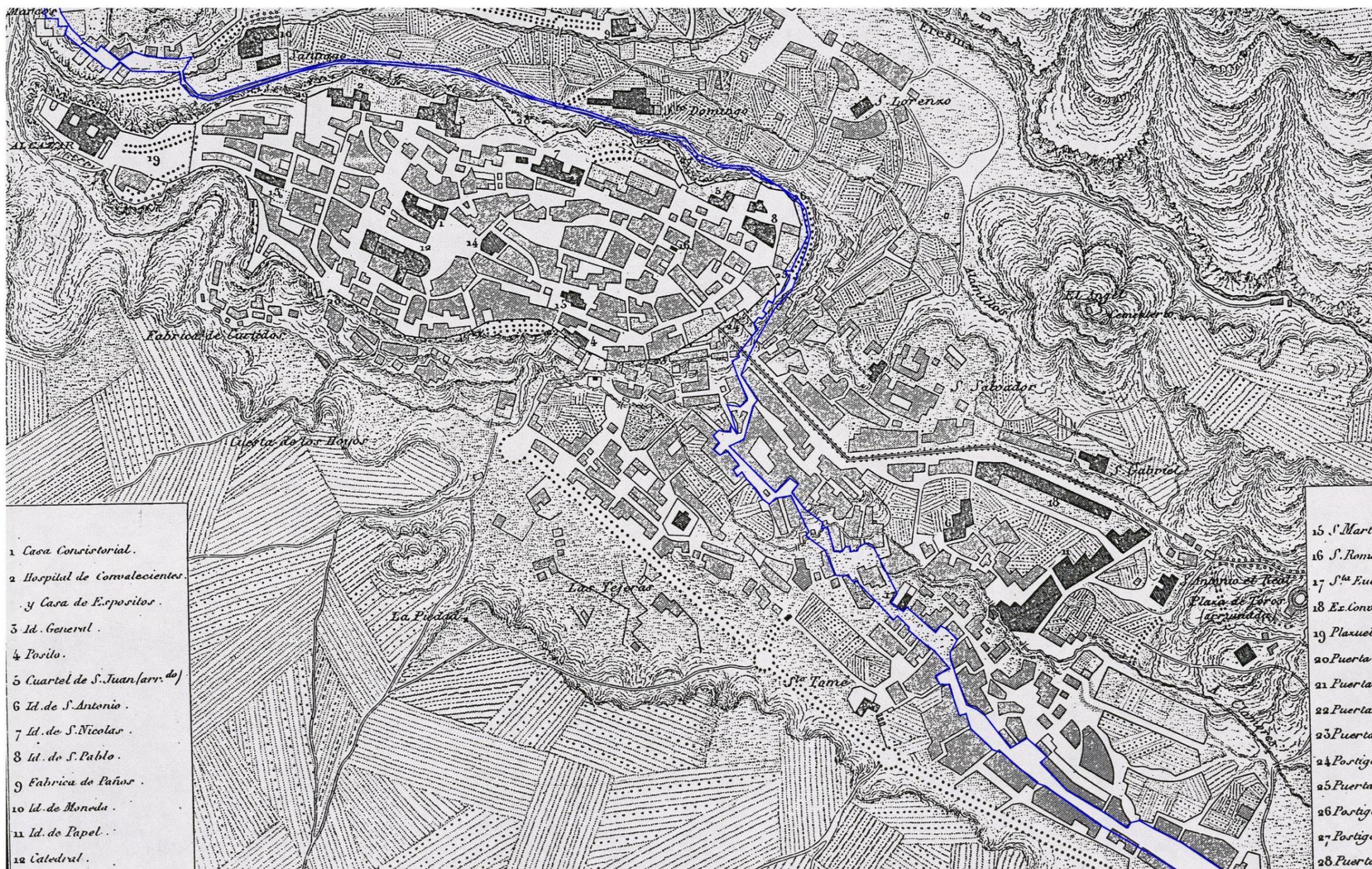
adquiriendo un aspecto urbano al menos en uno de sus lados, y ya tiene la denominación actual de Paseo Ezequiel González y Conde Sepúlveda. El Clamores cuyo soterramiento se había iniciado a finales del siglo XIX ha desaparecido en gran parte de su recorrido. En 1910 y 1911 se efectúa el encauzamiento del río en el puente del Sancti Spiritus, en San Millán; en 1916, entre el puente de Muerte y Vida y el Puente del Verdugo; en 1926, como veremos, se encauza desde la Plazuela del Doctor Gila a Sancti Spiritus y en 1931 en las inmediaciones del puente de la Dehesa.

El plano de la ciudad de Segovia realizado por D. López Aldana en el año 1945 ya muestra una ciudad absolutamente cambiada. Donde los procesos de urbanización han hecho desaparecer el Descansadero de la Dehesa. Por su parte, el Cordel de Santillana en su tramo de José Zorrilla y la Plaza de Santa Eulalia ha cambiado de aspecto sustancialmente, las sustituciones de fachadas buscando las nuevas alineaciones han sido tan frecuentes que se ha perdido la imagen rural de la calle José Zorrilla y el hermoso conjunto porticado de la Plaza de Santa Eulalia.

Aparece grafiada por primera vez la denominada *la Pista o Paseo de Baterías*, pista militar que unía el Cuartel de Artillería con el campo de tiro en Baterías y que constituye el germen de la actual Avenida de la Constitución. La apertura de esta pista militar en supuso el final del Descansadero pues la corta transversalmente.



Fotografía de Segovia a comienzos de la década de los 50. Puede verse abajo en el centro la apertura del Paseo de Baterías. Fuente: A.H.m.

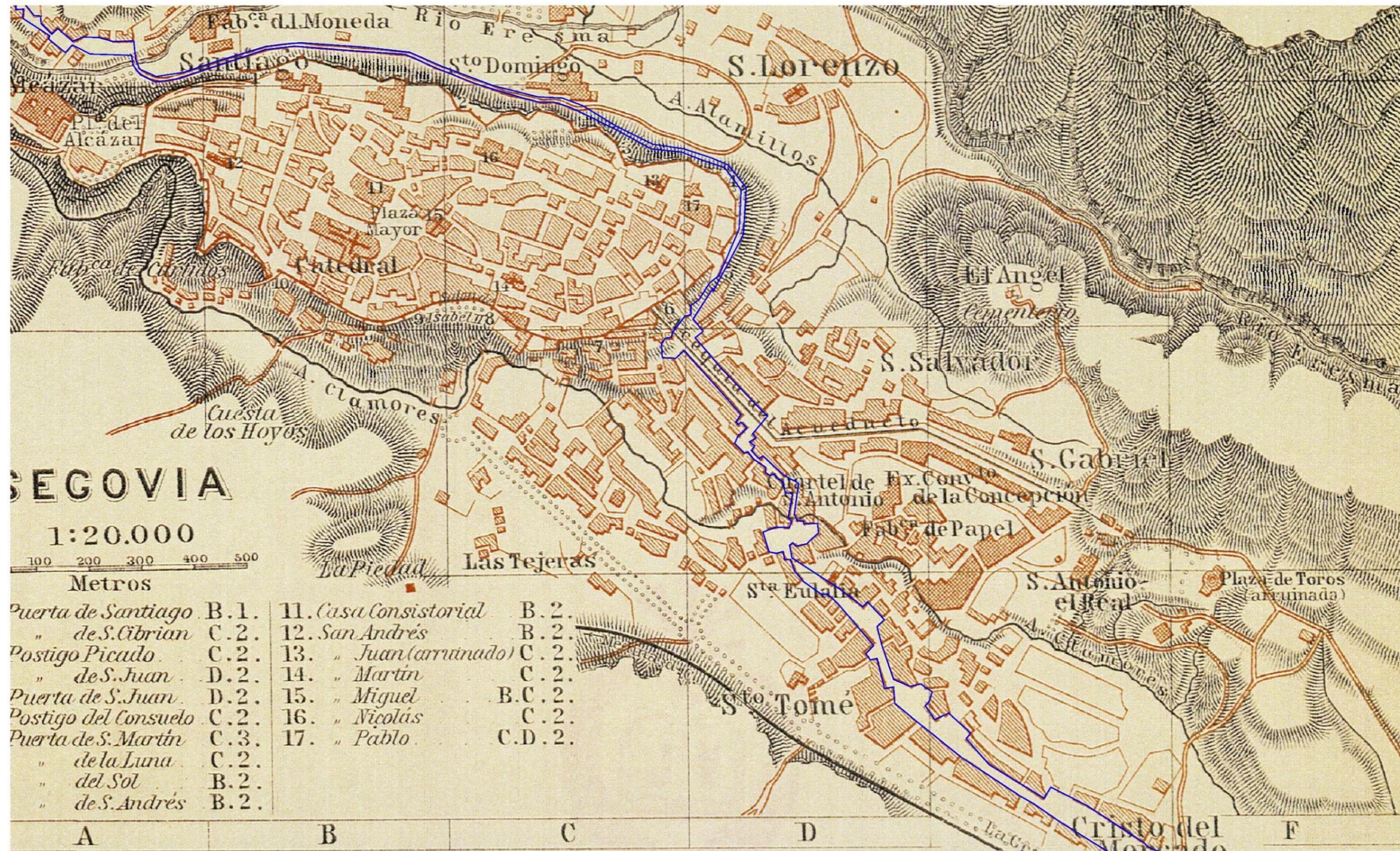


- 1 Casa Consistorial.
- 2 Hospital de Convalecientes.  
y Casa de Esposos.
- 3 Id. General.
- 4 Posilo.
- 5 Cuartel de S. Juan (arr. do)
- 6 Id. de S. Antonio.
- 7 Id. de S. Nicolao.
- 8 Id. de S. Pablo.
- 9 Fabrica de Paños.
- 10 Id. de Moneda.
- 11 Id. de Papel.
- 12 Catedral.

- 15 S. Martin
- 16 S. Roman
- 17 S.ª Eula
- 18 Es. Cono.º
- 19 Plaxuela
- 20 Puerta d
- 21 Puerta d
- 22 Puerta d
- 23 Puerta c
- 24 Postigo
- 25 Puerta c
- 26 Postigo
- 27 Postigo
- 28 Puerta c

PLANO DE SEGOVIA  
 D. Francisco Coello Coronel del Cuerpo de Ingenieros  
 FECHA 1849  
 FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL  
 TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
 ALINEACIONES  
 OCUPACIONES-INTRUSIONES



PLANO DE SEGOVIA  
D. Karl Baedeker  
FECHA 1897

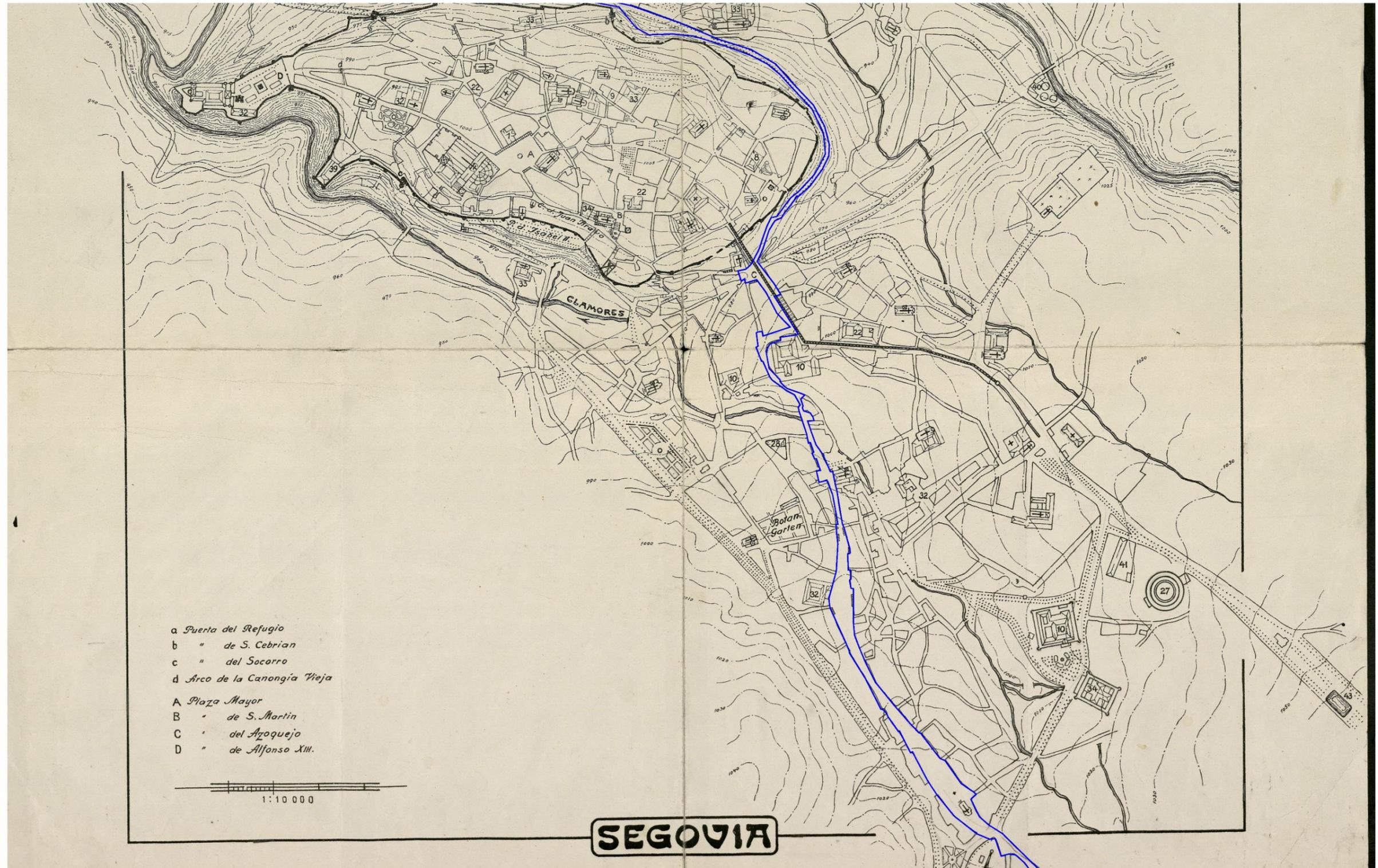
FUENTE Spain and Portugal: handbook for travellers. Leipzig : Karl Baedeker, 1913 ;  
London : George Allen & Unwin ; New York : Charles Scribner's sons, 1913

TRADO DEL CORDEL  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES



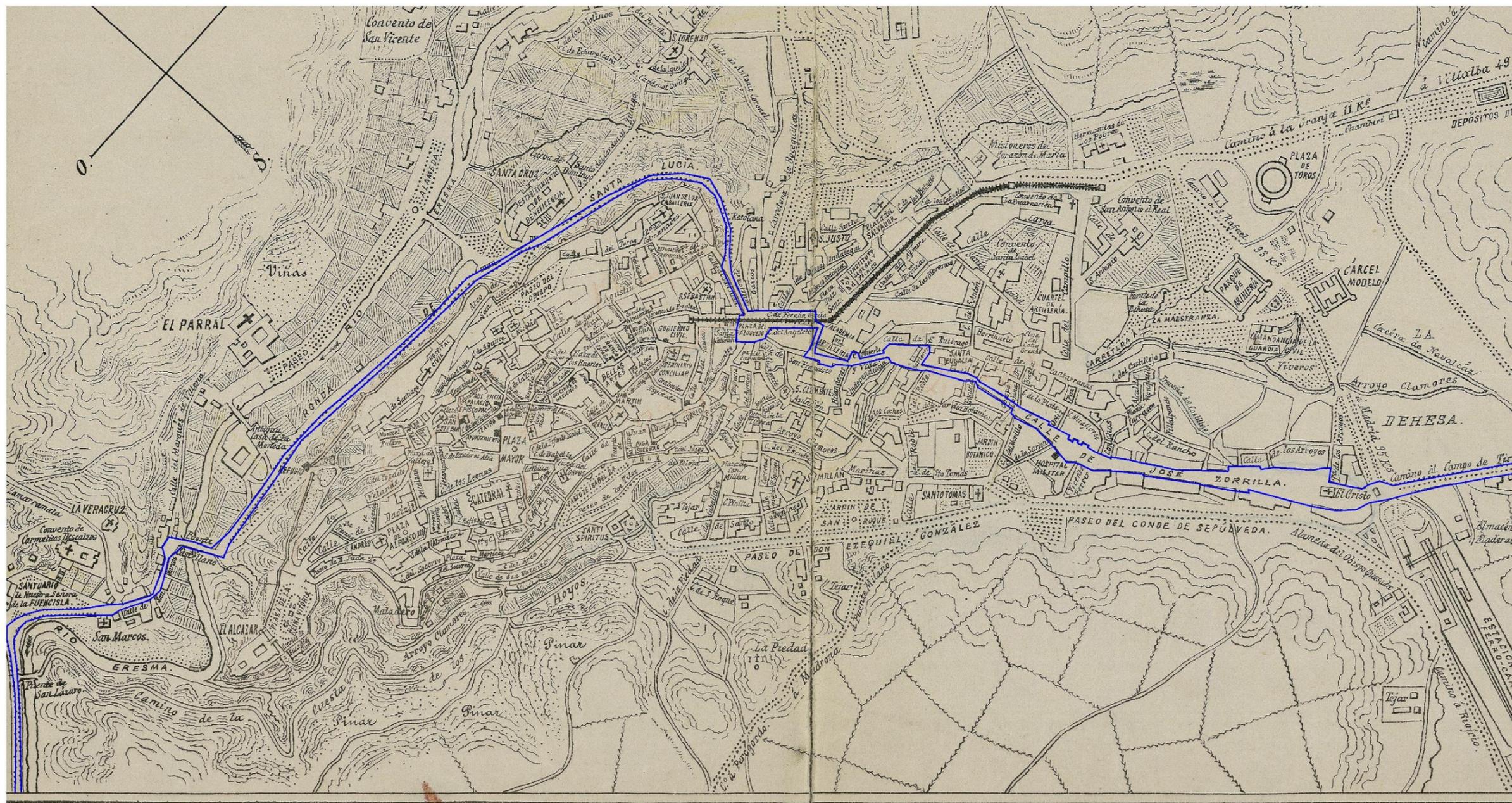
PLANO DE SEGOVIA  
D. JOAQUÍN DE ODRIOZOLA Y GRIMAUD  
FECHA 1901  
FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL.  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES



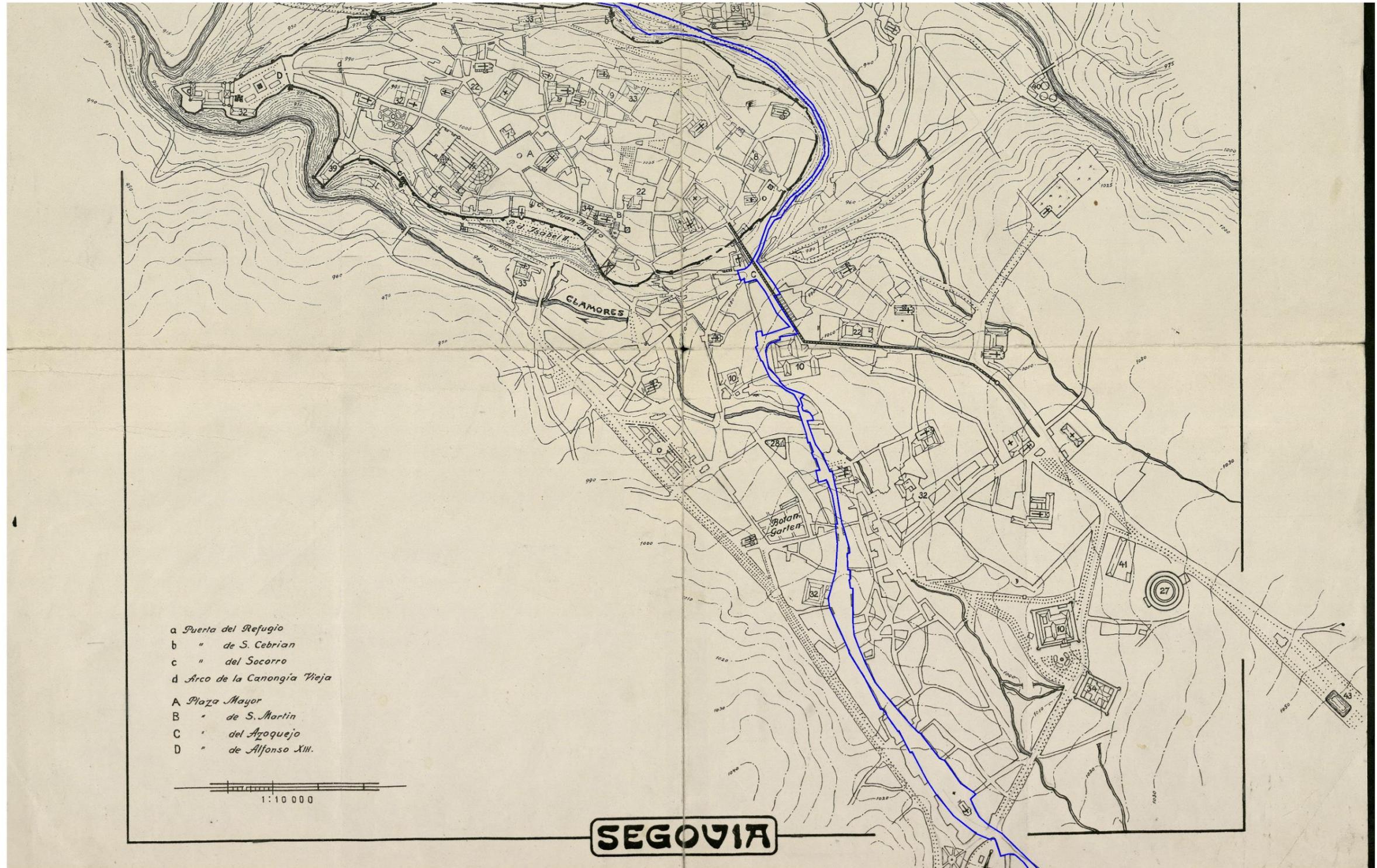
PLANO DE SEGOVIA  
D. Antonio Dominguez  
FECHA 1915  
FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES



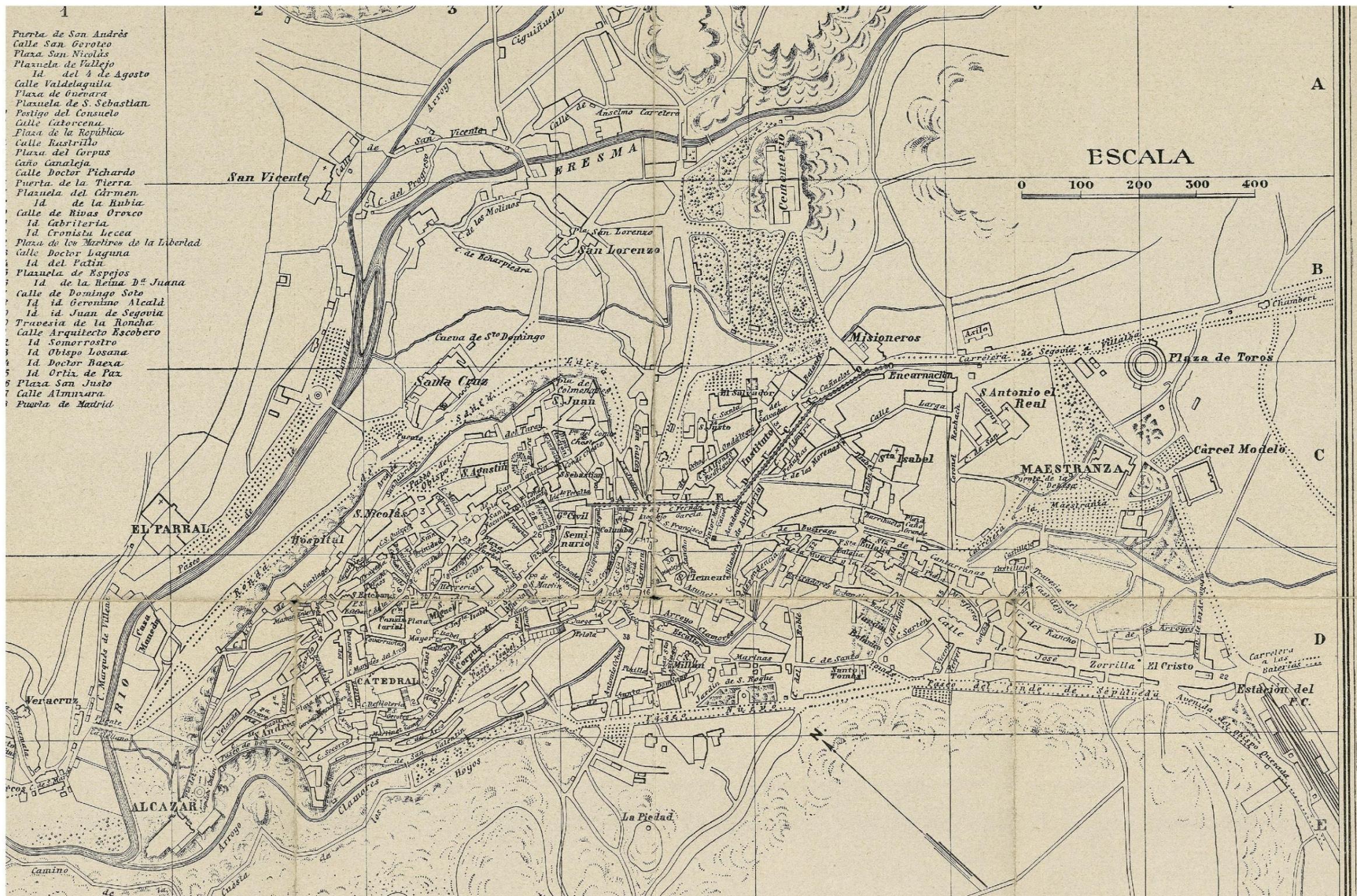
PLANO DE SEGOVIA  
D. Manuel Peñuelas Vázquez  
FECHA 1916  
FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES



PLANO DE SEGOVIA  
D. Antonio Martín (Editor)  
FECHA 1925  
FUENTE A.H.M.

TRAZADO DEL CORDEL  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES



PLANO DE SEGOVIA  
AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA  
FECHA 1930  
FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL  
TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
ALINEACIONES  
OCUPACIONES-INTRUSIONES





PLANO DE MONUMENTAL DE SEGOVIA  
 FECHA 1960  
 FUENTE A.H.M.

TRADO DEL CORDEL  
 TRAZADO DEL DESCANSADERO DE LA DEHESA  
 ALINEACIONES  
 OCUPACIONES-INTRUSIONES

### 3.6. PLANIMETRÍA CATASTRAL HISTÓRICA.

El “Plano del término municipal de Segovia y alrededores del río Eresma y de Zamarramala” está fechado en el año 1939 y el documento original se encuentra depositado en el a.H.P. (archivo histórico provincial).

Esta planimetría resulta de especial importancia para conocer los límites del Cordel al sur de la ciudad en el paraje de Baterías.

En la *figura 21* podemos haber delimitado con tramado azul la delimitación del Cordel de Santillana, de la Colada de Juarrillos y del Real Descansadero de la Dehesa en 1939. Ello nos permite observar la intrusión que la Parcela 44 del Polígono 17 realiza sobre el Cordel. Esta intrusión está descrita en el capítulo anterior dentro del Proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Segovia, del año 1947, redactado por Don Silvino María Maupoey Blesa y que el presente plano catastral no hace sino confirmar y dar forma a la descripción allí contenida. «*Saliendo de éste por la parte sureste se dirige por el camino del campo de tiro a pasar por el lateral poniente de este campo, cuyas edificaciones deja a la derecha, pero al estar en construcción la pista y al estar cercados los edificios de las escuelas prácticas del tiro de la Academia de Artillería de esta Capital, esta se ha intrusionado por dicho lateral derecha de la vía pecuaria 13 metros por el ángulo norte de la cerca y 9 y 24 metros en la parte de la puerta de entrada, saliendo a continuación en sesgo la citada cerca de la vía pecuaria, haciendo constar a su vez que los escombros de estas obras se acumulan en la vía pecuaria en vista de continuar la pista afectada hasta la entrada de dicho campo, con lo que en la actualidad queda interrumpida la vía que se describe.*»

Por otro lado el plano resulta de especial interés por cuanto grafía la parcela completa que ocupaba la Real Dehesa en su situación previa a las intrusiones que se fueron sucediendo en el siglo XIX y XX.

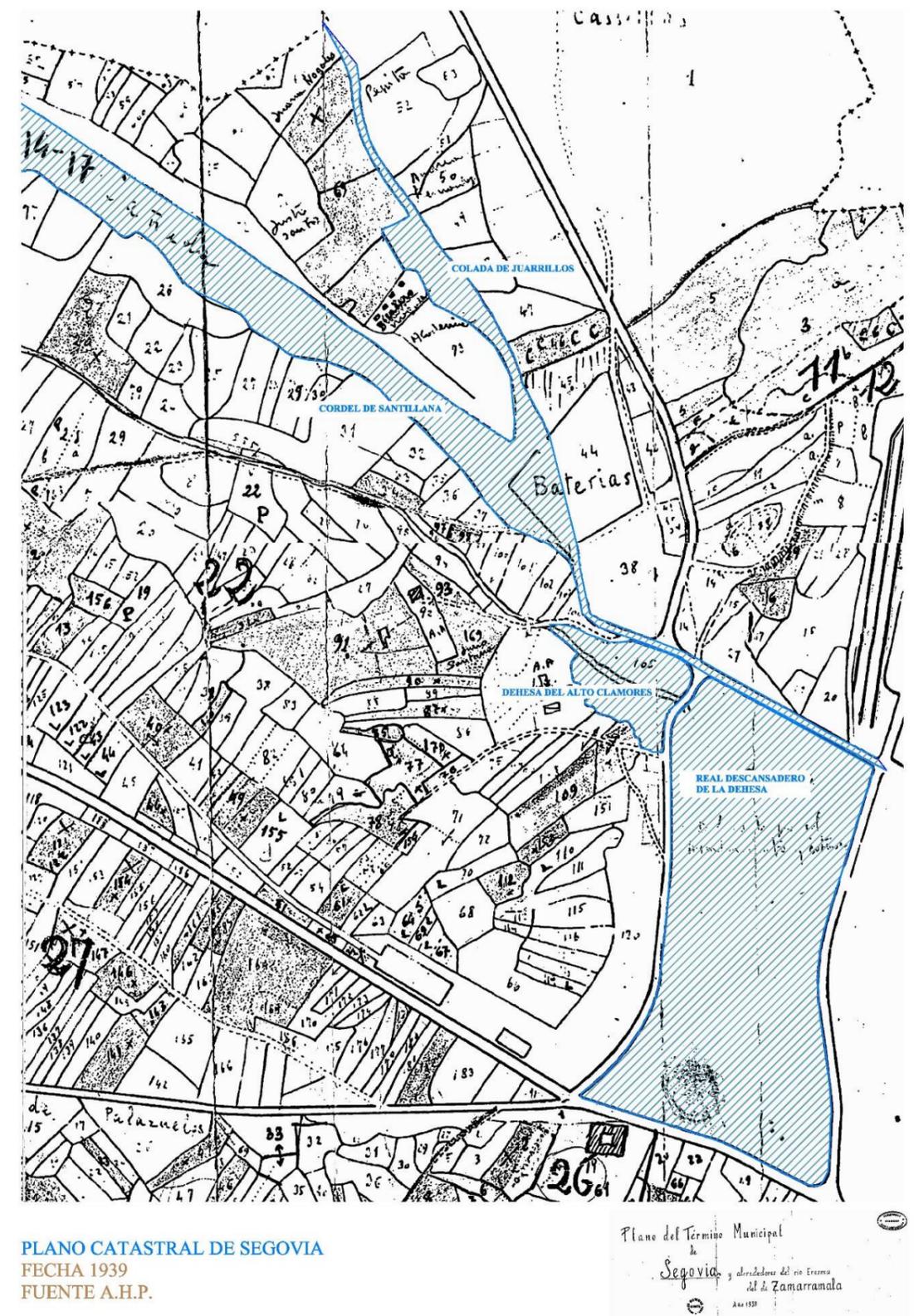
#### 3.6.1 La transformación del Real Descansadero de la Dehesa.

La Dehesa de Segovia, grande y Real fue conocida también como Dehesa de Valdevilla (GOMEZ HERRERO, M., 1997). Valdevilla es el valle de Segovia, el valle de “la villa”.

Según la descripción del Proyecto de Clasificación, «*este descansadero situado al S.E. de la capital a espaldas de la estación de ferrocarril, en su origen estaba delimitado por el polígono siguiente: al Norte, Plaza de Toros, Cacera de las aguas del acueducto hoy día paseo de la carretera de Segovia a San Ildefonso, y Ventorro de Chamberí; al Este, por el empalme de la carretera de San Rafael a la de San Ildefonso, conocida como carretera de Valdebilla (sic); al Sur por la carretera de la Maestranza y Casa de Mixtos.*

*En la actualidad este Descansadero se halla intrusado en su parte Norte hasta la línea que forma la pared de S. de la Cárcel y de la fábrica de Klein, S.A., por las edificaciones dichas más una zona de chalets y jardines estos del Ayuntamiento, y por la parte Sur, por la pista militar a baterías que secciona este Descansadero de Oeste a Este y la edificación de la casa Cuartel de la Guardia Civil en construcción, sita en el triángulo formado por la pista y el ángulo S. Oeste del Descansadero.*

*De este Descansadero de una 23 has se propone su reducción a la zona no intrusionada, hoy día con una superficie aproximada de 10 has, y subrayado en el plano de cruces de vías de la capital con lápiz rojo, declarando como enajenable lo*



PLANO CATASTRAL DE SEGOVIA  
FECHA 1939  
FUENTE A.H.P.

TRAZADO DEL CORDEL

*edificado e intrusionado marcado con trazo verde en dicho plano, quedando como salida del Descansadero por la parte Norte, la carretera de la Maestranza al Poniente y carretera de Valdevilla al Saliente, y por el Sur el Cordel de Santillana en su trozo por la carretera de Madrid o San Rafael.»*

A lo largo del siglo XIX y XX, el territorio de la Dehesa- unas 70 obradas- ha sido progresivamente invadido por obras e instalaciones por completo ajenas a su natural destino ganadero. Así, ha sido ocupado en su mayor parte por la Maestranza de Artillería, hoy base mixta de Carros de Combate; el viejo polvorín llamada Casa Mixtos; los establecimientos penitenciarios, denominada en origen “Cárcel Modelo”; los depósitos de agua; la plaza de toros; la fábrica de luz eléctrica mediante máquinas de vapor; la fábrica Klein, de caucho y curtidos; la Jefatura de Sanidad, hoy de Bienestar Social; el Cuartel de la Guardia Civil; el Barrio de San José Obrero y el Palo Mirasierra, y la anhelada estación de ferrocarril.

Tras la propuesta de ICONA en el año 1981 (*sig. 1591-10 A.H.m.*) el Ministerio de Medio Ambiente realizó en el año 1983 un deslinde que terminó de forma inconclusa planteando más dudas de que respuestas y que llevaría a un conflicto entre la Administración Central y el Ayuntamiento por la titularidad de los terrenos (*sig. 1593-7 A.H.m.*). Descansadero del Cordel de Santillana y el Cordel de Palazuelos o Dehesa de la ciudad, esa era la duda planteada. Finalmente tras el pronunciamiento del Tribunal Supremo (*STS de 10 de febrero de 1989, sig. 3531-3 A.H.m.*), la titularidad quedó clara. El Alto Tribunal anulaba los actos de deslinde promovidos por el Estado y otorgaba al Excmo. Ayuntamiento de Segovia la posesión de la Dehesa de la villa como bien inmemorial.

### 3.6.2 La plaza de toros de Segovia.

La Plaza de Toros de Segovia es una gran desconocida. Tiene su origen en 1802 y de la mano de Antonio Ortiz a quien se *«atribuyen las trazas para la construcción, promovida por la Sociedad Económica de Amigos del País, “en base a un cargo real sobre el vino y el aguardiente, más una donación de mil pinos de Valsain”.* Aunque hay constancia de que se comenzaron las obras, éstas nunca se finalizaron, levantándose sólo las paredes del recinto y permaneciendo así, celebrándose festejos en su interior, a lo largo de casi todo el siglo.» (CHAVES MARTÍN, M.A., 1994)

En 1850 Ildelfonso Vázquez de Zúñiga, Arquitecto municipal y Fontanero Mayor, realiza proyecto para la finalización de las obras. No llegarán a buen término.

### 3.6.3 Cárcel provincial.

El Ayuntamiento y la Junta de Cárcel del Partido deciden la conveniencia de construir un nuevo centro penitenciario, toda vez que la antigua cárcel, hoy Casa de los Picos, era una instalación obsoleta. El Ayuntamiento concluyó la necesidad de realizar una nueva cárcel dado que la existente se hallaba en malas condiciones *«así por lo reducido de su superficie, escasa altura de techos, falta de ventilación, etc., como por estar situada en el punto más céntrico de la ciudad, siendo causas más que suficientes para considerar como inservible este local con arreglo al artículo 11 del Real Decreto de 22 de septiembre último.»*<sup>3</sup>

En año de 1889 se encomienda al arquitecto municipal Odriozola el proyecto, que elige el lugar de emplazamiento, la Dehesa municipal, por los siguientes motivos<sup>4</sup>:

- Estar separado de la población y a la vez no lejos de ella. (A 2.600 metros de la Plaza Mayor y 400 metros de las últimas casas).
- Disfrutar de abundantes aguas (cacera de Navalcaz, arroyo Clamores y depósitos de agua) tanto para el servicio del establecimiento como para la limpieza de todo el alcantarillado.
- Gozar de una constante ventilación dado lo elevado del lugar.
- Tener un suelo firme y sólido.
- Y lo que no se dice por obvio, ser terrenos de titularidad municipal.

### 3.6.4 San José Obrero.

Los años cuarenta y cincuenta están marcados por una política de construcción de viviendas para obreros dirigida desde los organismos gubernamentales. En 1943 el polígono para empleados municipales, a la derecha de la Pista, una ancha vía que se abrió para dotar de una salida despejada a las unidades del Regimiento de Artillería que iban a realizar las prácticas al Polígono de Baterías.

La colonia Varela, para militares, y las de Valdevilla y Pascual Marín (1955), con viviendas unifamiliares para obreros, son excepciones que ponen en evidencia la aglomeración humana de las nuevas barriadas de Larrucea, San José Obrero o La Albuera, por no mencionar sino algunas.

Entre 1941 y 1949 se tramita el expediente relativo a la cesión de terreno de propiedad municipal en la Dehesa a la Delegación Provincial de Sindicatos con destino a la construcción de viviendas protegidas. El Ayuntamiento cedió una superficie de 161.400 metros cuadrados entre la carretera de Valdevilla, la carretera de San Rafael y el centro penitenciario.

El proyecto de San José Obrero se desarrollará en tres fases: una primera y segunda fase Ramiro Ledesma (180 viviendas), Castro Bocos (302) -ambos a iniciativa . mepromovidas por el Instituto Nacional de la vivienda. Se trataba de pisos de unos 60 metros cuadrados apiñados en bloques de hasta cinco o seis plantas sin ascensor y escasas comodidades.

<sup>3</sup> A.H.m sig. 860.43

<sup>4</sup> A.H.m sig. 834.47





CAPITULO 4  
DELIMITACIÓN DEL TRAZADO ACTUAL  
DEL CORDEL DE SANTILLANA EN  
EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

## 4 DELIMITACIÓN DEL TRAZADO ACTUAL DEL CORDEL DE SANTILLANA EN EL MUNICIPIO DE SEGOVIA

### 4.1. INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se desarrollan las labores y actuaciones de análisis de fuentes que seguiremos según el método desarrollado en el capítulo 2 para obtener una cartografía detallada de los límites del Cordel de Santillana en su situación actual.

El conocimiento y trazado del Cordel en su situación actual servirá de base para futuros trabajos de deslinde y amojonamiento administrativo del bien demanial propiedad de la Junta de Castilla y León y para una futura integración en dentro de la red de infraestructura verde de Segovia. Así mismo nos permitirá compararlo con su trazado histórico y observar diferencias.

Las fuentes analizadas en este capítulo son las siguientes,

#### 4.1.1. Actos de clasificación

Son analizados los proyectos de clasificación de los municipios de Segovia, Hontoria y Revenga. Son estos proyectos los que recogen una descripción del Cordel.

El Proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Segovia fue redactado por Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería en el año 1947. Al año siguiente el mismo perito agrícola redacta el Proyecto de Clasificación para Hontoria. Don José María Yustos González, Perito Agrícola del estado, afecto al servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, redacta en el año 1967, el proyecto de Clasificación de Revenga.

#### 4.1.2. Vuelo americano

El vuelo fotogramétrico nacional denominado *Vuelo Americano Serie B* se realizó entre 1956 y 1957. La escala de vuelo es de 1/32.000 y los negativos son en blanco y negro. La fuente ha sido obtenida en el repositorio digital del ITACyL<sup>1</sup>.

#### 4.1.3. Planimetría Catastral actual

Ofrece una base cartográfica unificada y continua de toda España a escalas 1:1000 en urbana y 1:2000 de rústica, se ofrece también. La fuente ha sido obtenida mediante acceso el con certificado digital a la Sede Electrónica del Catastro<sup>2</sup>.

#### 4.1.4. Ortofoto PNOA

Plan Nacional de Ortofotografía Aérea proporciona imágenes aéreas, ortofotos y modelos digitales de elevaciones (MDE) de todo el territorio, con una periodicidad de dos años. Para la elaboración de este trabajo se ha utilizado la Ortofoto PNOA correspondiente al año 2011 así como su modelo digital del terreno correspondiente. La fuente ha sido obtenida en el repositorio digital del ITACyL<sup>3</sup>.

En el capítulo de Resultados todos los planos de la Serie están realizados sobre esta base.

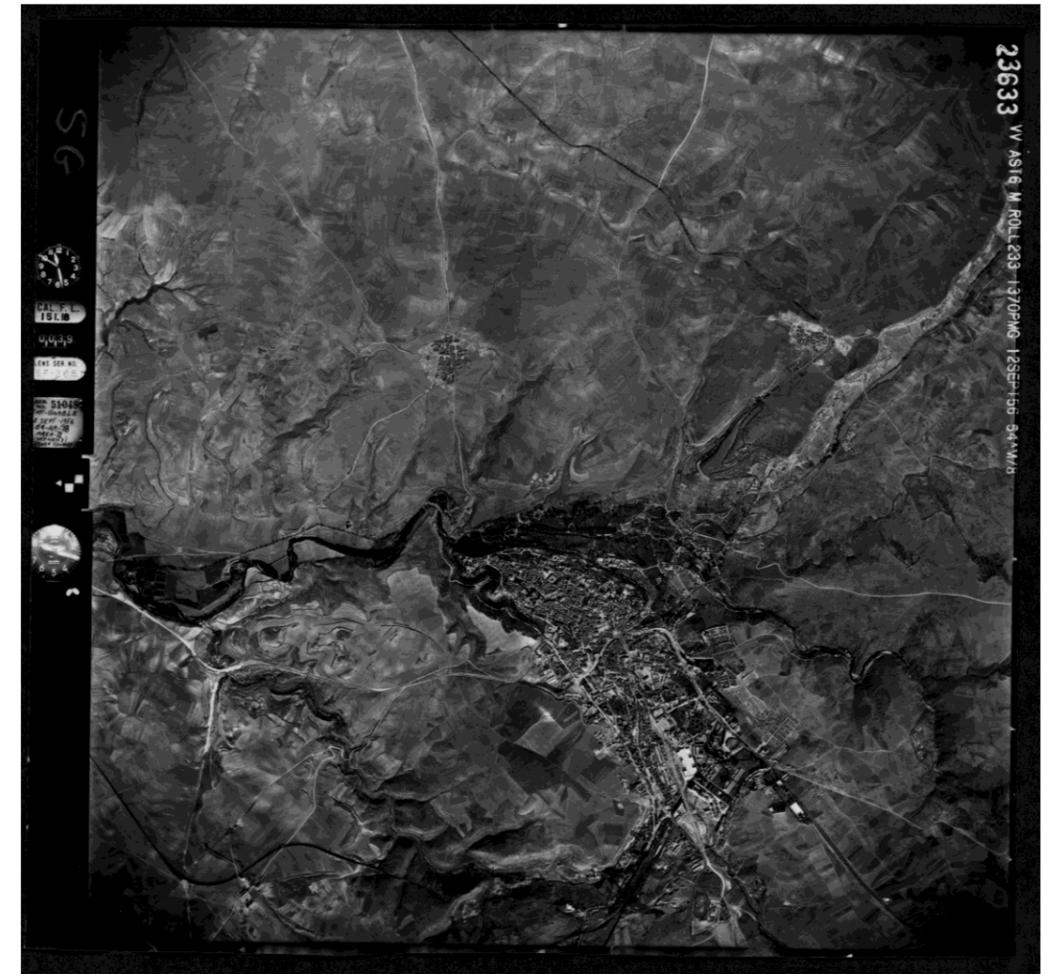


Fig. 1 Vuelo americano sobre Segovia. Ortofoto. Año 1956. Fuente: IGN.

## 4.2. PROYECTOS DE CLASIFICACIÓN DE VÍAS PECUARIAS

### 4.2.1 Clasificación del término de Segovia. (1947)

Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden de 4 de julio de 1947, del Ilmo. Sr. Director General, por la que ha sido designado para llevar a cabo la redacción del proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Segovia (Capital), de conformidad con el Reglamento vigente, sobre la materia de 23 de diciembre de 1944 (BOE de 11 de enero de 1945), según perceptua el artículo 3º y 9º; teniendo en cuenta los datos existentes en los Archivos del Sindicato Vertical de Ganadería (antigua Asociación General de Ganaderos del Reino), la planimetría del Instituto Geográfico y Catastral, confeccionado en el año 1903, la hoja

<sup>1</sup> [http://ftp.itacyl.es/cartografia/03\\_FotogramasAereos/Vuelo-Americano\\_1956-57/Bdat\\_vuelo/](http://ftp.itacyl.es/cartografia/03_FotogramasAereos/Vuelo-Americano_1956-57/Bdat_vuelo/)

<sup>2</sup> <https://www.sedecatastro.gob.es/OVCFrames.aspx?TIPO=TIT>

<sup>3</sup> [http://ftp.itacyl.es/cartografia/01\\_Ortofotografia/2011/](http://ftp.itacyl.es/cartografia/01_Ortofotografia/2011/)

de Segovia del plano a escala 1:8.000 y previo el recorrido de todas las vías pecuarias que se reseñan y el haber oído a los ganaderos, Ayuntamiento, Junta Local de Fomento Pecuario y declaraciones de los ancianos de la localidad que fueron citados como prácticos y asesores de los citados organismos, todo ello de conformidad con el artículo 8 del citado Reglamento y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería estante y trashumante, tiene el honor de proponer el siguiente Proyecto de Clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:

(...) **CORDEL DE SANTILLANA.** - anchura 37,61 metros.

Esta vía pecuaria entra en el término municipal de Segovia por el Arco de la Fuencisla siguiendo la carretera de Arévalo y cogiendo la zona urbana atraviesa el río Eresma por el puente de Castellanos y continuando por la ronda de Santa Lucia, calle de San Juan llega al Azoguejo donde se la une a los arranques del Cordel de Palazuelos y la Vereda de Bernuy de Porreros, sube por la calle Ruiz de Alba, cruza la calle San Francisco bordeando la Academia de Artillería, sigue por ésta a pasar por la calle Muerte y Vida, al mercado, y siguiendo por la calle José Zorrilla llega al Arco de Madrid donde por la derecha se desprenden la coladas de la Merced y de Tejadilla y siguiendo la carretera de Madrid entra en el Descansadero de la Dehesa, hoy día intrusionado por la construcción del Cuartel de la Guardia Civil y pista militar Baterías por esta zona sur del descansadero.

Saliendo de éste por la parte sureste se dirige por el camino del campo de tiro a pasar por el lateral poniente de este campo, cuyas edificaciones deja a la derecha, pero al estar en construcción la pista y al estar en construcción la pista y al estar cercados los edificios de las escuelas practicas del tiro de la Academia de Artillería de esta Capital, esta se ha intrusionado por dicho lateral derecha de la vía pecuaria 13 metros por el ángulo norte de la cerca y 9 y 24 metros en la parte de la puerta de entrada, saliendo a continuación en sesgo la citada cerca de la vía pecuaria, haciendo constar a su vez que los escombros de estas obras se acumulan en la vía pecuaria en vista de continuar la pista afectada hasta la entrada de dicho campo, con lo que en la actualidad queda interrumpida la vía que se describe.

Desde este punto y por el campo ancho y baldío del Ayuntamiento sigue en dirección sur a Santillana, saliendo del término de Segovia por el mojón límite entre éste y los de Hontoria y Revenga, siguiendo caballera entre la raya de éstos términos citados.

Una vez pasadas las edificaciones del campo de tiro, por la derecha se desprende el ramal "Colada de Juarrillos" siguiendo el camino de herradura a Juarrillos.

La anchura de ésta vía pecuaria que en su totalidad está libre excepción del punto anteriormente indicado es de 44 varas estrechándose y amoldándose a las calles en su recorrido urbano de la Capital que atraviesa, y su longitud aproximada es de 6.500 metros.

El Croquis de Clasificación de vías pecuarias de Segovia muestra con gran nitidez la relación entre el Cordel de Santillana y la Ciudad. Grafiado con el número 2 podemos observar su traza desde la entrada por el antiguo término municipal de Hontoria. En su encuentro con la Colada de Juarrillos vemos el Cuartel de tiro de Baterías que parcialmente intrusiona la vía pecuaria. Se encuentra grafiada también con el número 6, la Colada de la Tejadilla, intrusionada en parte por la construcción de la Estación de ferrocarril. Con el número 10 vemos el Real Descansadero de la Dehesa, ocupado en su parte norte por la Plaza de Toros, como sucede análogamente en Medina del Campo

**CROQUIS DE SITUACION DE LAS VIAS PECUARIAS DEL TERMINO MUNICIPAL DE SEGOVIA.**

**- VIAS PECUARIAS (Necesarias) -**

- ① Cordel de Palazuelos
- ② " " Santillana
- ③ Colada de Juarrillo
- ④ Vereda de Bernuy
- ⑤ " " Zamarramala
- ⑥ Colada de Tejadilla
- ⑦ " " la Piedad

**- VIAS PECUARIAS (Con sobrante) -**

- ⑧ Cañada del Puente Martinete
- ⑨ Cordel de la Lastrilla
- ⑩ Descansadero de la Dehesa

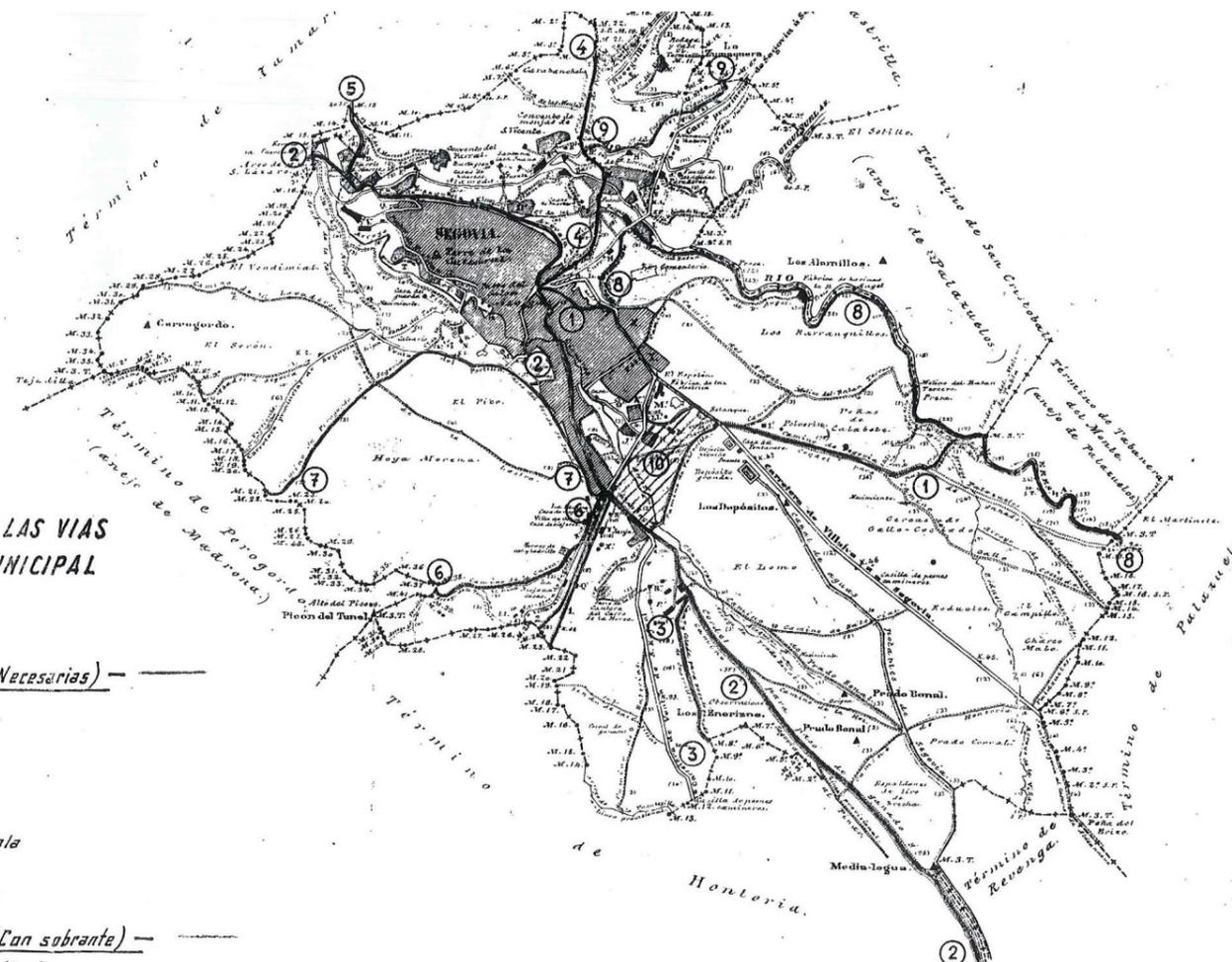


Fig. 2 Croquis de vías pecuarias en el municipio de Segovia. Año 1947. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente.

o Valladolid. Es destacable el hecho de que la plaza del Azoguejo a los pies de la ciudad amurallada se convierte en el punto de encuentro entre los Cordeles de Santillana y Palazuelos y la Colada de Bernuy.

**4.2.2 Clasificación del término de Hontoria. (1948)**

El proyecto de clasificación de las vías pecuarias de Hontoria fue confeccionado en agosto de 1948, tras realizar la de Segovia.

Don Silvino María Maupoey Blesa, Perito Agrícola del Estado, afecto al Servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden de 22 de junio de 1946, del Ilmo. Sr. Director General, por la que ha sido designado para llevar a cabo la redacción del proyecto de Clasificación de las vías pecuarias del término municipal de Hontoria (Segovia), de conformidad con el Reglamento vigente, sobre la materia de 23 de diciembre de 1944 (BOE de 11 de enero de 1945), y teniendo en cuenta los datos existentes en los Archivos del Sindicato Vertical de Ganadería (antigua

Asociación General de Ganaderos del Reino), la planimetría del Instituto Geográfico y ST Medio Catastral, confeccionado en el año 1905, la hoja de Segovia del plano a escala 1:50.000 y previo el recorrido de todas las vías pecuarias que se reseñan y el haber oído

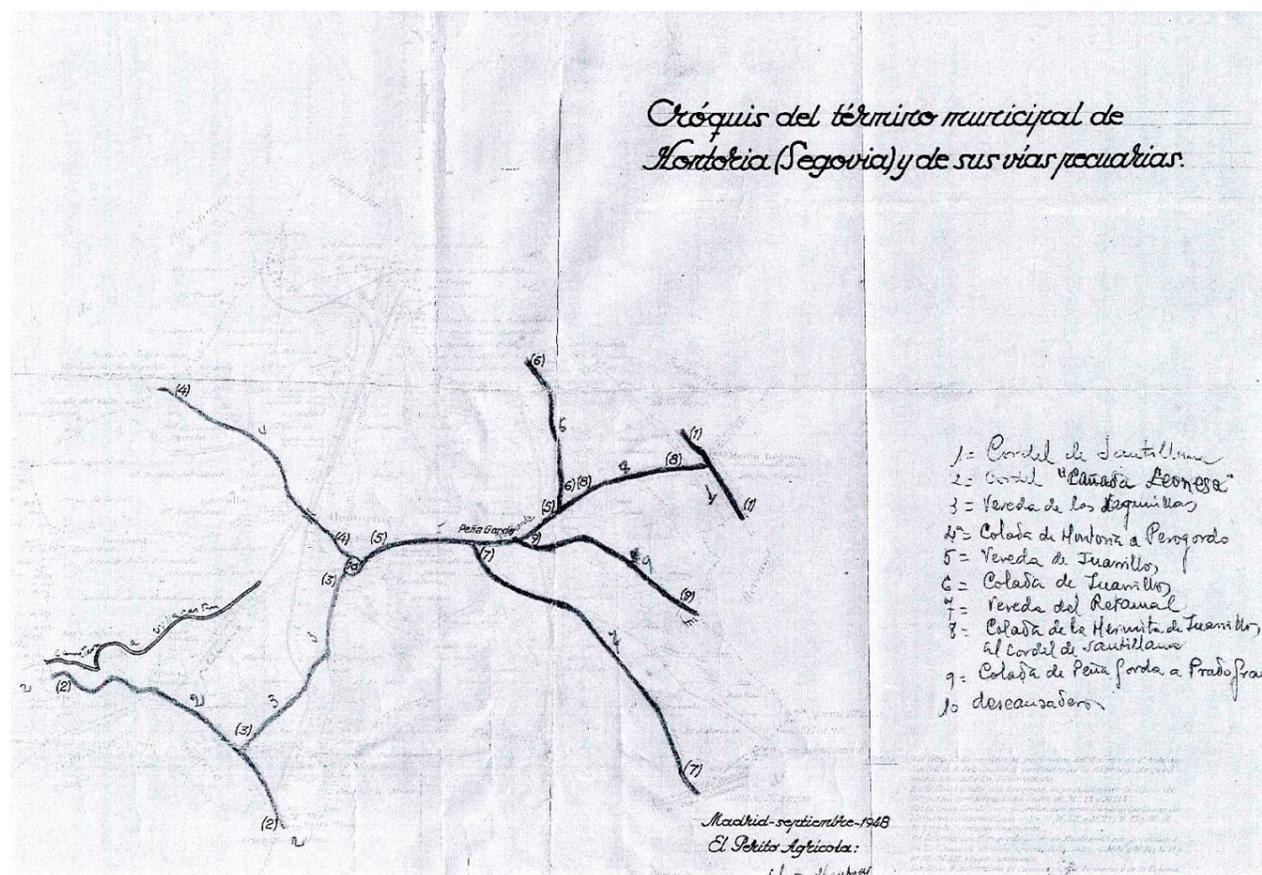


Fig. 3 Croquis de vías pecuarias en el municipio de Hontoria. Año 1967. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente.

a los ganaderos, Ayuntamiento, Junta Local de Fomento Pecuario y declaraciones de los ancianos de la localidad que fueron citados como prácticos y asesores de los citados organismos, todo ello de conformidad con el artículo 8 del citado Reglamento y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería estante y trashumante, tiene el honor de proponer el siguiente Proyecto de Clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:

(...) **CORDEL DE SANTILLANA.** Anchura cuarenta y cinco varas. Entra esta vía pecuaria en este término procedente del de Segovia por la mojonera de los tres términos, o sea Segovia, Hontoria y Palazuelos, llevando por el lateral izquierda el cauce de agua a Segovia y la alambrada de la Dehesa de Aldeanueva, propiedad de D. Domingo Ortega, todos en el pago denominado de la Media Legua. Por la derecha son linderos los egidos de Doña Petra Ruega, Doña Dionisia Galindo, y Doña Francisca Cañas, a continuación sale el carril o Colada de la Ermita de Juarrillos al Cordel por Prado Grande y sigue los egidos del Valcarcel, hasta entrar con la Dehesa Aldeanueva a ambos lados, punto donde se cruza la raya divisionaria de este término con el de Revenga.

La longitud aproximada de esta vía pecuaria es de unas quinientos metros, considerándose necesaria en su anchura total.

Como se observa en el Croquis el paso del Cordel de Santillana por el antiguo término municipal de Hontoria apenas tiene relevancia.

#### 4.2.3 Clasificación del término de Revenga. (1967)

Aprobada la Clasificación de las vías pecuarias del término por Orden del Director General de Ganadería con fecha 12 de Junio de 1970, según proyecto de Clasificación redactado por Don José María Yustos González, Perito Agrícola del estado, afecto al servicio de Vías Pecuarias de la Dirección General de Ganadería, en virtud de la Orden nº123 de 10 de Junio de 1967 dada por el Ilmo. Sr. Director General de Ganadería, procedió a realizar los trabajos de campo pertinentes para llevar a cabo la redacción del Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias sitas en el término arriba indicado.

Los documentos que sirven de base a estos trabajos son los siguientes:

- Los datos existentes en los archivos del Sindicato Nacional de Ganadería.
- La planimetría del Instituto Geográfico y Catastral.

Y previo recorrido de todas las Vías Pecuarias que se reseñan y oídos el Ayuntamiento y Hermandad Sindical, y teniendo en cuenta las necesidades de la ganadería, estante y trashumante, tiene el honor de proponer a V.I. el siguiente proyecto de clasificación.

a) Vías pecuarias necesarias:

(...) **CORDEL DE SANTILLANA.**- anchura 37,61 metros.

Entra esta vía pecuaria procedente del término municipal de Hontoria, por la finca de Aldeanueva de D. Domingo Ortega al pago de la Dehesa de Aldeanueva y lleva por la izquierda el cauce de agua potable de Segovia.

Atraviesa el cauce de riego llamado "El Quito", entre cotos y alambradas cruza el camino de Fuenteregüera y después el Camino de Revenga a Palazuelos, y cruza a continuación la carretera de la Granja-Riofrío, por el KM 5,9, aproximadamente. Sigue entre mojones de la finca de las fincas de D. Domingo Ortega, y cruza el camino denominado carretera vieja llegando al paraje de Santillana, quedando la finca "Rancho de Santillana" a la derecha y la de D. Domingo Ortega a la izquierda. Atraviesa la Cañada Real Soriana. A la izquierda deja las ruinas del Caserío de la Pedriza de los Hnos. de Federico Lázaro, y a la derecha la cerca del Caserío de Santillana, y así llega a entrar en el término municipal de San Ildefonso.

Es necesaria en su totalidad y tiene un recorrido aproximado de 3.400 metros.

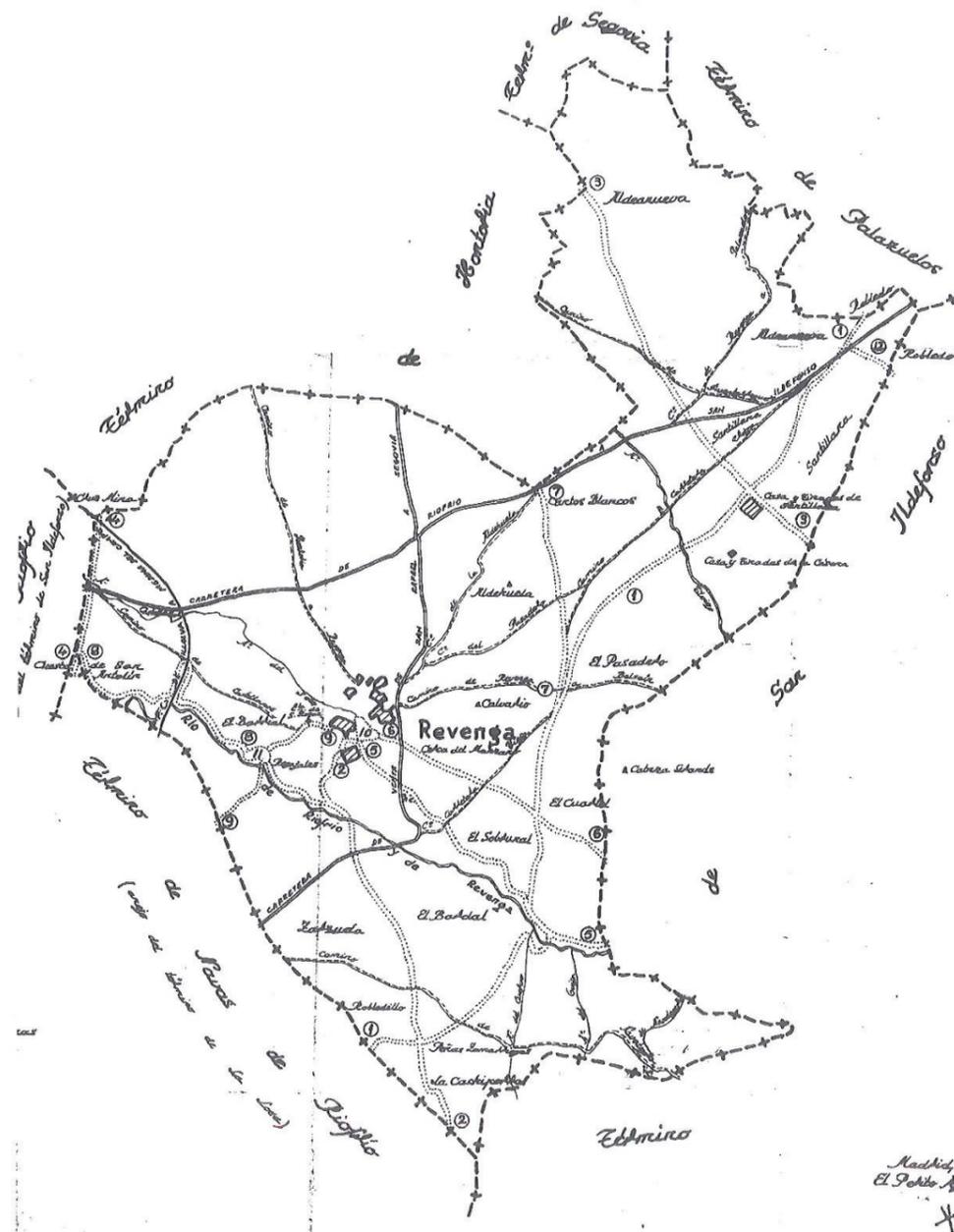


Fig. 4 Croquis de vías pecuarias en el municipio de Revenga. Año 1948. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente.

### 4.3. EL VUELO AMERICANO

La "Serie B" o "Vuelo americano de 1956" contiene una serie de ortofotos de cobertura nacional que como veremos aportaran información de relevancia para nuestro estudio. La hoja 483 corresponde a la serie sobre la ciudad de Segovia y su municipio. En concreto son de relevancia los fotogramas 23633, 28038 y 09548.

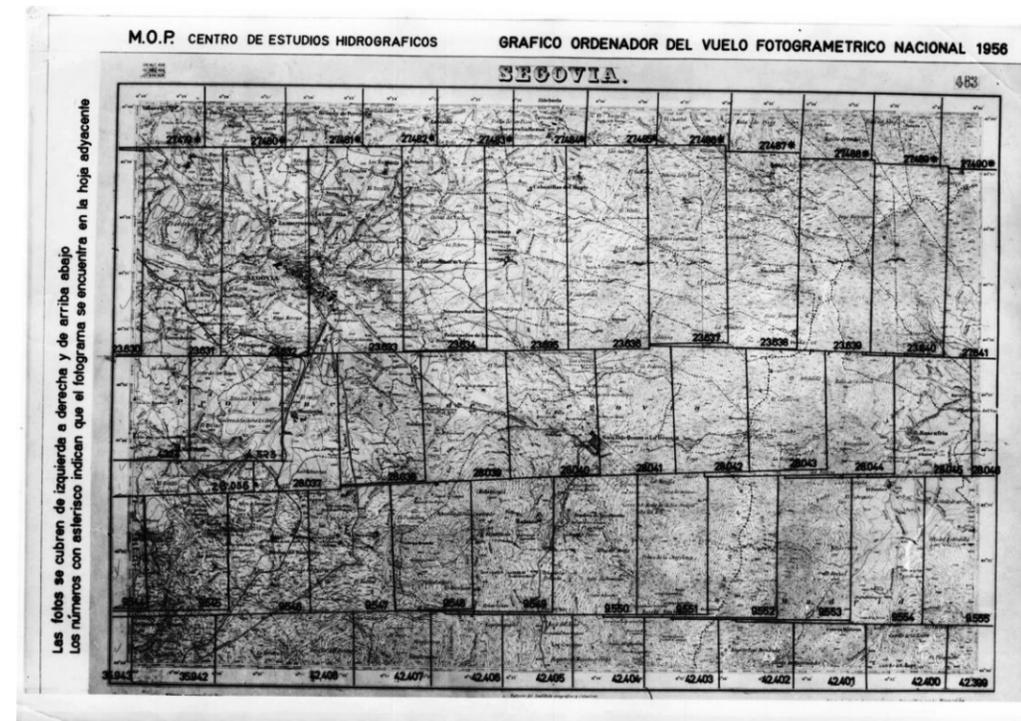


Fig.5 Esquema de la serie 483 del Vuelo americano. Fuente:IGN

La importancia del Vuelo americano radica en que aporta información de especial relevancia para hallar la delimitación de las vías pecuarias en suelo rústico. La traza que sobre el suelo muestran los caminos es fácilmente observable desde estas fotografías aéreas. En nuestro caso también aporta cierta información sobre la configuración del Cordel en los espacios periurbanos a mediados de la década de los 50. Si observamos el plano de la figura 5 podemos observar el trazado del Cordel sobre un montaje de los fotogramas 23633, 28038 y 09548. En tinta roja se ha trazado La Cañada Real Soriana Occidental, o Vera de la Sierra, y en tinta azul, el Cordel de Santillana.

Es relativamente sencillo seguir la traza sobre los fotogramas y completar así los esquemas de trazado que acompañan los Proyectos de delimitación, pues que además son coetáneos.

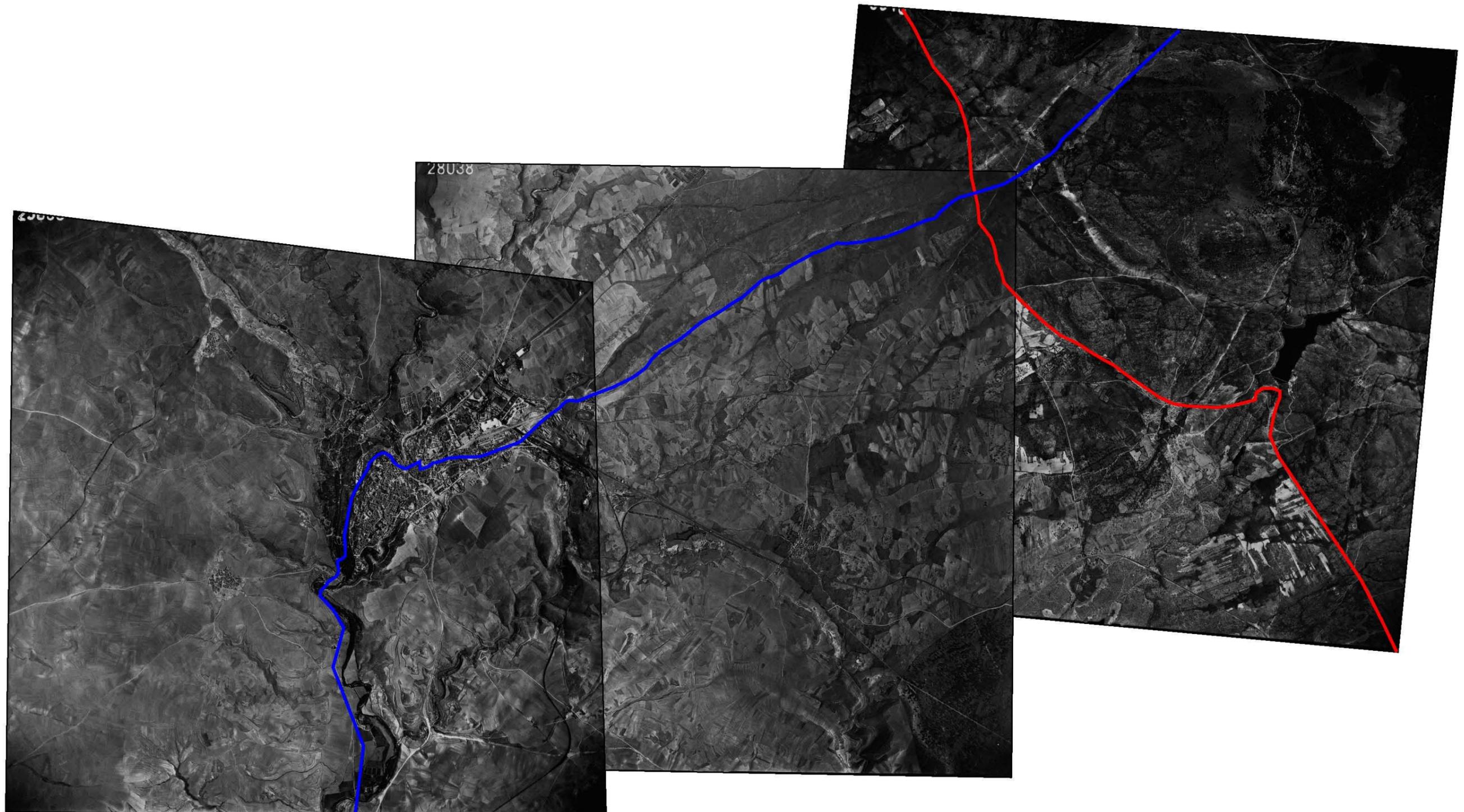


Fig.6 Montaje de los fotogramas 23633, 28038 y 09548 del Vuelo americano y trazado del Cordel de Santillana y la Cañada de la vera de la Sierra. Elaboración propia. Fuente:IGN



CAPITULO 5  
RESULTADOS Y CONCLUSIONES

## 5.1. RESULTADOS Y CONCLUSIONES

En el presente capítulo vamos a analizar los resultados y conclusiones a las que hemos llegado tras los análisis de las fuentes y otros ejemplos realizados en los capítulos anteriores.

En los capítulos 3 y 4 del presente trabajo hemos estudiado las distintas fuentes gráficas y escritas, históricas y actuales sobre las vías pecuarias de Segovia y en concreto sobre el Cordel de Santillana, integrándolo, además, en la evolución histórica de la ciudad. Incluimos como resultado en el presente capítulo una cartografía detallada de los límites del Cordel de Santillana en su situación actual y a comienzos del siglo XIX. Además resolvemos la hipótesis inicial sobre la influencia del Cordel en el desarrollo de la ciudad histórica.

A lo largo del capítulo 3 hemos obtenido datos suficientes para realizar una cartografía detallada del Cordel en un momento histórico relevante, principios del siglo XIX; un periodo en el que se llevaron a cabo los Proyectos de modificación de alineaciones del Arq. municipal Joaquín Odriozola sobre las calles Puente de la Muerte y la Vida y José Zorrilla Además hemos analizado el trazado del Cordel en relación a la evolución de la ciudad histórica desde sus orígenes en el siglo XII ayudados por los historiadores de referencia, con las primeras parroquias y arrabales hasta el siglo XIX. También hemos analizado el trazado del cordel en las cartografías históricas a las que hemos tenido acceso y que marcan la evolución de la ciudad desde el Siglo XIX hasta mediados del siglo XX.

Como hemos visto en el capítulo 4 la cartografía del Cordel de Santilla que existía hasta ahora no va más allá de meros esquemas gráficos contenidos en los Proyectos de Clasificación. Como anexo a este capítulo hemos obtenido una cartografía detallada del Cordel en su situación actual. La precisión y el grado de definición es muy superior a la que teníamos hasta ahora. De esta forma tenemos un conocimiento mucho más detallado del Cordel y constituye un primer paso que permitirá la realización de trabajos posteriores trabajos de deslinde

## 5.2. RESULTADOS Y CONCLUSIONES DEL LEVANTAMIENTO DEL CORDEL

Como resultado de los análisis realizados en el capítulo 4 hemos generado un fichero SIG (Sistema de Información Geográfica) con los resultados en los que se muestra tanto el trazado del Cordel de Santillana y del Descansadero de la Dehesa, como elementos singulares tales como la Dehesa del Alto Clamores o el Esquileo de Iturbita o Santillana.

Hemos obtenido una polilínea que incluye el levantamiento del Cordel de Santillana en formato SHP con un elevado grado de precisión. A partir del SIG hemos obtenido dos salidas, una gráfica y otra numérica que se adjuntan en este capítulo.

La salida gráfica es una serie de 17 planos en las que se muestra el trazado del Cordel georreferenciado sobre la las ortofotos FNOA 2012. Incluyendo además el trazado histórico, intrusiones y otras vías pecuarias y elementos auxiliares de interés y cambios de trazados propuestos.

La salida numérica es una serie 611 puntos con sus coordenadas x-y en el sistema de referencia WGS 1984 que permite una reconstrucción del levantamiento del Cordel y que se adjunta a continuación.

### 5.2.1. Análisis de los resultados del trazado.

El Cordel de Santillana en el municipio de Segovia tiene una longitud de 5,38 kilómetros y una anchura media es de 46,45 metros. La anchura es muy superior a la de un cordel tradicional que según la norma tiene una anchura máxima de 37,5 metros y ello es sin duda una muestra de su importancia. La anchura mínima del recorrido es de 4,56 metros correspondiente al tramo urbano de la calle San Francisco y su anchura mayor es de 102,87 metros en el entronque con la Colada de Juarrillos en el polígono de Baterías.

Los Puntos singulares del Cordel encontrados en el levantamiento son los siguientes,

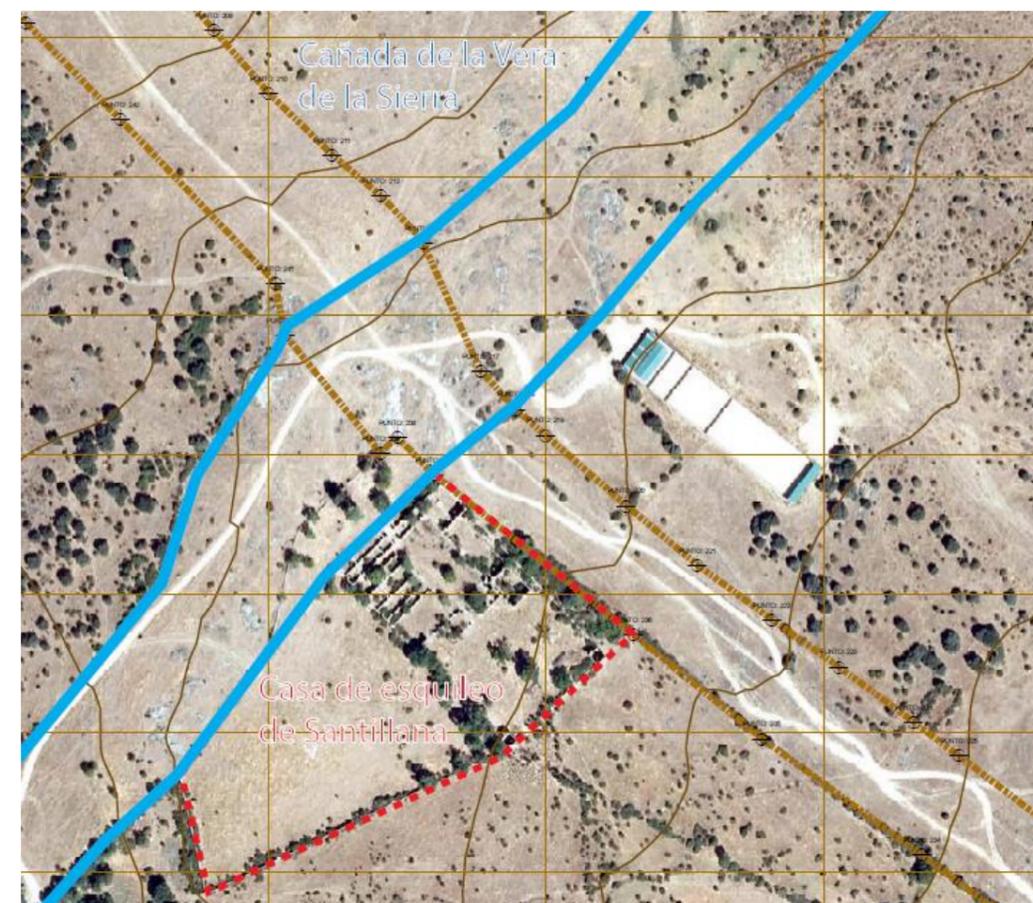


Fig. 1 Detalle del Cordel de Santillana en su encuentro con la Cañada Real Soriana Occidental o Vera de la Sierra. Elaboración propia

#### 5.2.1.1 Entronque con la Cañada Real Soriana Occidental

Junto al límite del término municipal de San Ildefonso se encuentra el entronque entre el Cordel de Santillana y la Cañada de la Vera de la Sierra.

Colindante con ambos, aprovechando el lugar estratégico hemos localizado las ruinas del Esquileo de Santillana, hoy propiedad del Ministerio de Defensa. Ver figura 1.

### 5.2.1.2 Intrusión del Acuartelamiento de Baterías

Tal y como adelantamos al analizar el plano histórico catastral de 1939 y como posteriormente informaba el perito del ministerio de Agricultura en 1947, el campo de tiro del polígono Baterías, hoy acuartelamiento de Baterías, intrusó en parte el Cordel de Santillana y la Colada de Juarillos. En la figura 2 vemos delimitado en tinta discontinua azul el área intrusada.

La ocupación de terrenos procedentes de vías pecuarias por instalaciones militares ha sido práctica habitual, sirva de muestra el Cuartel del Marqués de la Ensenada en el municipio de Medina del Campo que comentábamos en el primer capítulo de este trabajo.

### 5.2.1.3 Real Descansadero de la Dehesa y Dehesa del Alto Clamores

Su importancia y magnitud ha sido frecuentemente defendida en este trabajo, en el que también hemos analizado las intrusiones que sufrió a lo largo de la historia. En la figura adjunta 3, limitado en tinta azul, vemos la traza del Descansadero según el plano histórico catastral. La parte arbolada, que tiene la función en la actualidad de parque de la ciudad, es el único resto que ha quedado de la originaria Dehesa.



Fig. 2. Detalle del Cordel de Santillana en el Polígono de Baterías. Elaboración propia



Fig. 3. Detalle del Cordel de Santillana y del Real Descansadero de la Dehesa y la Dehesa del Alto Clamores. Elaboración propia

### 5.2.1.4 Calle San Francisco.

Como podemos ver en la figura 4, el trazado urbano actual del Cordel de Santillana según nuestro levantamiento baja hasta la plaza del Azoguejo por la calle Teodosio el Grande; sin embargo, hemos grafiado un trazado alternativo en tinta azul por la calle San Francisco, trazado que pienso es el original del Cordel.

La calle San Francisco tuvo en origen una anchura mayor, anchura que sin embargo fue disminuyendo por motivos por la elevada renta del suelo. Tal y como propone Antonio Ruiz Hernando, la cercanía al mercado del Azoguejo, mercado semanal de los arrabales, hizo que la calle sufriera una alta presión especulativa, lo que hizo disminuir la anchura del primitivo camino.

Probablemente la Calle San Francisco fue usada por entero como camino de Merinas, y cuando la presión del comercio elevó notablemente la renta del suelo ello hizo disminuir la anchura de la calle. La estrecha calle se convertía en intransitable en la época del paso de los rebaños, lo que provocó las quejas de comerciantes y tenderos que consiguieron que se modificara el trazado. Desviándolo a la altura del convento de San Francisco para bajar por la calle Teodosio. De las quejas del comercio y los militares de la Academia de Artillería tenemos noticias a través de la propuesta que elaboró D. Joaquín Odriozola a principios de siglo, por lo que la teoría que proponemos parece verosímil.



Fig. 4. Detalle del Cordel de Santillana en las inmediaciones del convento de San Francisco actual Academia de Artillería. Elaboración propia

### 5.2.2. Conclusiones de los resultados del trazado.

Respecto al levantamiento del Cordel hemos resuelto los siguientes objetivos propuestos:

- Hemos representado cartográficamente el trazado y anchura del Cordel de Santillana con la oportuna precisión en su situación actual y en su situación origen para lo cual consideramos una buena aproximación el trazado correspondiente a comienzos del siglo XIX.
- Disponemos de un instrumento previo y necesario para abordar las labores de investigación y defensa del Cordel de Santillana. Además de su categorización según los datos cartográficos facilitados para sistematizar y agilizar las labores de deslinde.
- Hemos conocido el trazado lo que permitirá facilitar una integración eficaz del Cordel como corredores ecológicos en la Red Natura 2000 y de la Infraestructura Verde del Municipio
- El conocimiento exhaustivo del Cordel en el paraje de Baterías y de Juarrillos permitirá agilizar dotar de mayor seguridad jurídica al desarrollo de los suelos urbanizables de los sectores de Prado Bonal y Juarrillos Norte.
- La base de datos espaciales generada será útil para la publicación y difusión de este patrimonio y sus valores al resto de la sociedad.

## 5.3. INFLUENCIA EN LA EVOLUCIÓN DE LA CIUDAD HISTÓRICA

### 5.3.1. Antecedentes.

El Cordel de Santillana y el Camino Viejo de Segovia tienen su origen en la vía romana comprendida entre Segovia y *Miacvm* que cruzaba el Sistema Central por el puerto de la Fuenfría. Hay constancia, además, de la existencia de la *Puente Castellana* en el siglo XII. Ello nos permite afirmar que nuestro camino y Cordel existía mucho antes que las parroquias que darían lugar a los arrabales en los tiempos de la reconquista. Y por lo tanto mucho tuvo que decir en su configuración.

### 5.3.2. El Cordel de Santillana y la formación de la Ciudad.

Como hemos visto Segovia no fue en origen un núcleo compacto, sino que está descrita como un conjunto de aldeas asociadas a sus correspondientes parroquias y cuyo origen data de principios del siglo XII.

La planta triangular de puntos que en el plano de Al-Idrisi adopta Segovia ha sido entendida tradicionalmente como el resultado de la conjunción de la topografía y las parroquias que formaban castro y arrabales, planta que sin grandes variaciones ha llegado a nuestros días. Pues bien, podemos afirmar ahora, que en la génesis de formación de la primitiva Segovia, junto a la elección de un emplazamiento claramente celtibérico, peñasco rodeado por dos ríos con abrupta topografía, el Cordel tuvo un papel protagonista.

Sin querer en ningún caso restar importancia al río Eresma y al arroyo Clamores, pues en su presencia, confluencia y disposición tiene su causa la elección del emplazamiento del castro celtibérico de Segovia, como lo tiene en Sepúlveda, la presencia del Duratón y del Castilla; o en Coca, el Eresma y el Voltoya; sin embargo el Cordel de Santillana, y antes de que éste fuera vía Real el primitivo camino de trastermitancia que usaban los pastores para alcanzar desde la meseta los frescos pastos de la sierra, o antes incluso de ello, la vía romana que existió, fue por su disposición y dimensiones un lugar privilegiado sobre el que los repobladores fundaron multitud de parroquias durante los siglos XII y XIII.

Era el camino principal, la vía más ancha por su función ganadera, la que contaba con un puente sobre el Eresma, la que estaba bajo el amparo Real y del Real Concejo de la Mesta, la que unía meseta norte y sur por el puerto de la Fuenfría y la que en definitiva eligieron los repobladores para fundar las parroquias de San Marcos, San Blas (desaparecida), Santiago (desaparecida), San Gil (desaparecida), Santa Columba (desaparecida), Santa Eulalia y Santo Tomás. Todas estas parroquias se ubican lindando con el Cordel, aprovechando la infraestructura del Cordel y la presencia del Eresma al norte y el Clamores al sur.

Por lo tanto el Cordel de Santillana ejerció un importante papel en la génesis de los arrabales de Segovia.

### 5.3.3. Base para el crecimiento y expansión de los arrabales.

La ciudad de Segovia no represento la forma de núcleo compacto hasta el siglo XVI, durante ese tiempo el Cordel de Santillana no fue más que el camino que unía a los arrabales del sur y del norte presentado una imagen tremendamente ruralizada y en parte vacante de edificación.

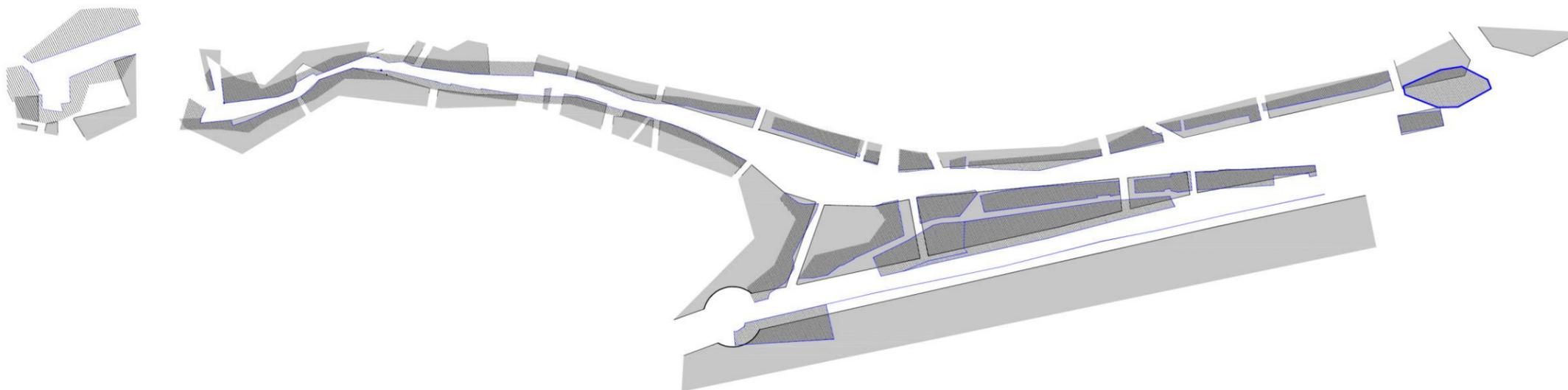


Fig. 5 Superposición de las alineaciones de la calle José Zorrilla en su estado inicial 1882 y modificado. Elaboración propia

El plano de Coello de 1849 muestra a los arrabales al sur del Castro en continuidad configurando una calle alrededor del Cordel, pues éste sirvió de eje de crecimiento. El camino con el crecimiento de los arrabales se convirtió finalmente en calle. Una calle de tremenda anchura y de ambiente rural es la que describe Odriozola a finales del siglo XIX, con alineaciones irregulares, descomunales anchos de hasta 60 metros, edificaciones de dos y tres plantas de entramado de madera y adobes, con soportales en discontinuidad y sin asfaltar. Y esa es la calle que Odriozola pretende reformar para unir la plaza mayor en el recinto amurallado y la nueva estación de tren que se está construyendo a la vera del Descansadero de la Dehesa. Esa calle no es ni más ni menos que nuestro Cordel.

#### 5.3.4. La nueva avenida de José Zorrilla.

El tren dejó sin función los viejos caminos trashumantes de merinas y motivó la transformación del Cordel en una avenida urbana. Así en el proyecto elaborado en 1882 por Odriozola de cambio de alineaciones de la calle del puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado, el llamado camino Real de los Arrabales hoy José Zorrilla, se destruye gran parte del caserío edificado sobre el Cordel con la finalidad de regularizar los trazados. El ancho mínimo de dieciocho metros que se adopta para la nueva vía, aparentemente desmesurado en comparación con otros trazados de primer orden de la época, queda justificado en la memoria del proyecto por su función de vía para el paso de merinas. El Real Concejo de la Mesta había sido abolido medio siglo antes y con ella los privilegios de los alcaldes entregadores para la defensa de la integridad de las vías pecuarias. Sin embargo, el Arquitecto municipal, tiene en cuenta la función y necesidades del transporte de ganados para no reducir en ningún caso su ancho.

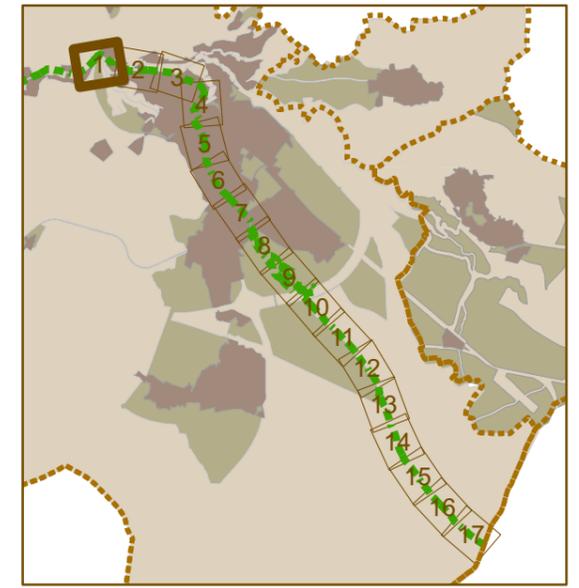
Años más tarde Odriozola propondría un proyecto de desvío del Cordel de Santillana por el cementerio y el arrabal de San Lorenzo, pues el antaño respetado

oficio la trashumancia se había convertido en un incordio para la población y las nuevas ideas higienistas de comienzos del siglo XX

#### 5.3.5. Conclusión final.

Por todo lo anteriormente expuesto podemos afirmar, hasta sus últimas consecuencias que la actual morfología de la calle José Zorrilla hasta la calle San Francisco tiene su origen en su antigua función como camino de Merinas de la calle Real de los Arrabales. Camino que finalmente no se desvió por lo que el primer domingo de julio de cada año puede verse algún rebaño de merinas cruzando, despistado, el centro de la ciudad.

#### **5.4. PLANIMETRIAS LEVANTAMIENTO**



**Legenda**

-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 1**



**Legenda**

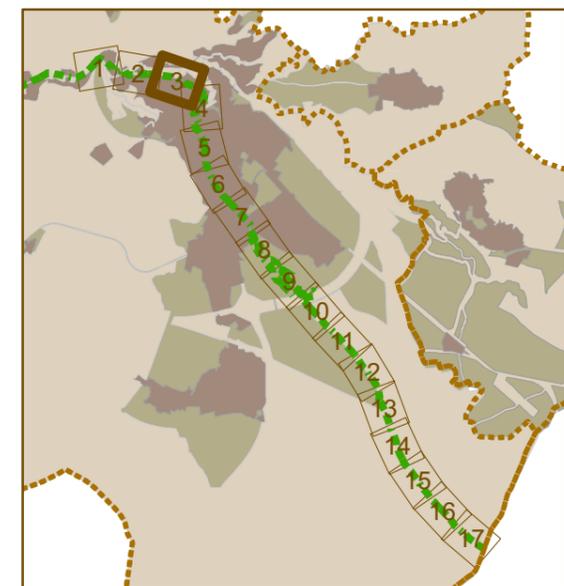
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 2**



**Legenda**

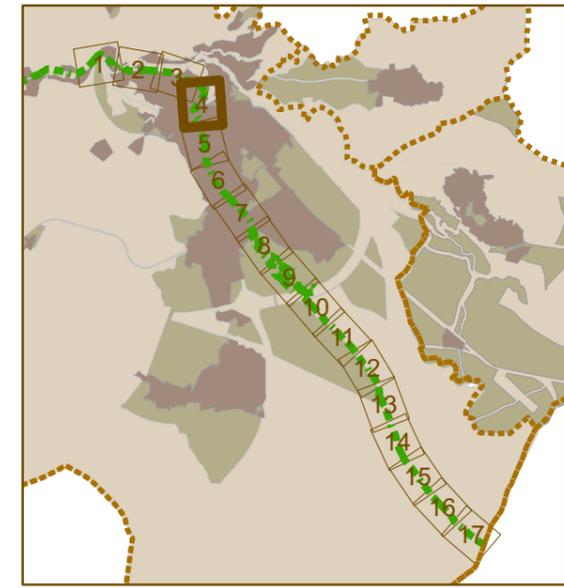
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 3**



**Legenda**

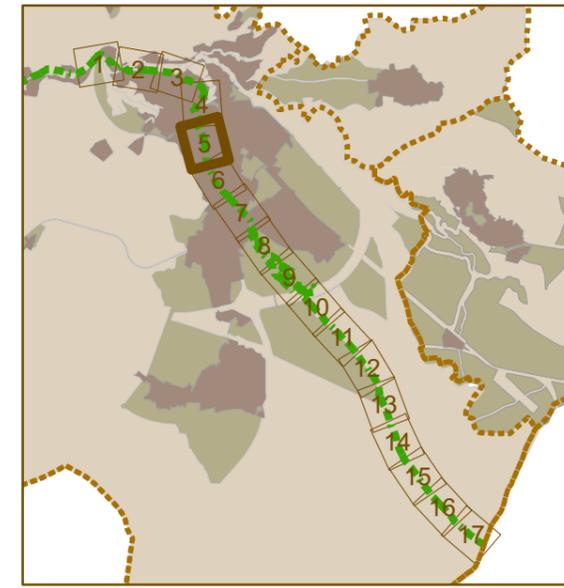
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 4**



**Legenda**

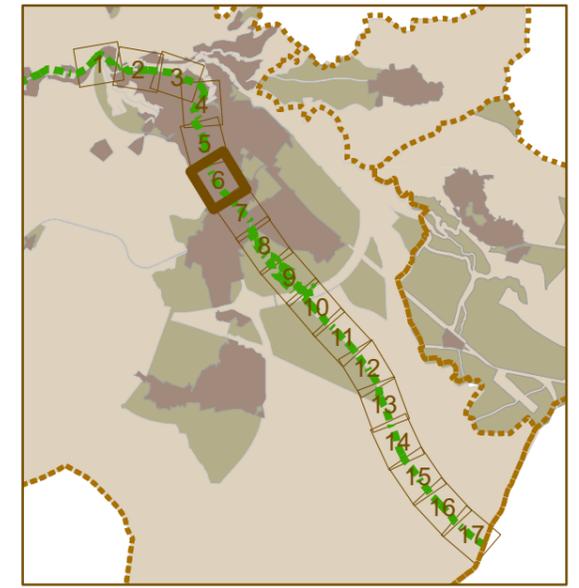
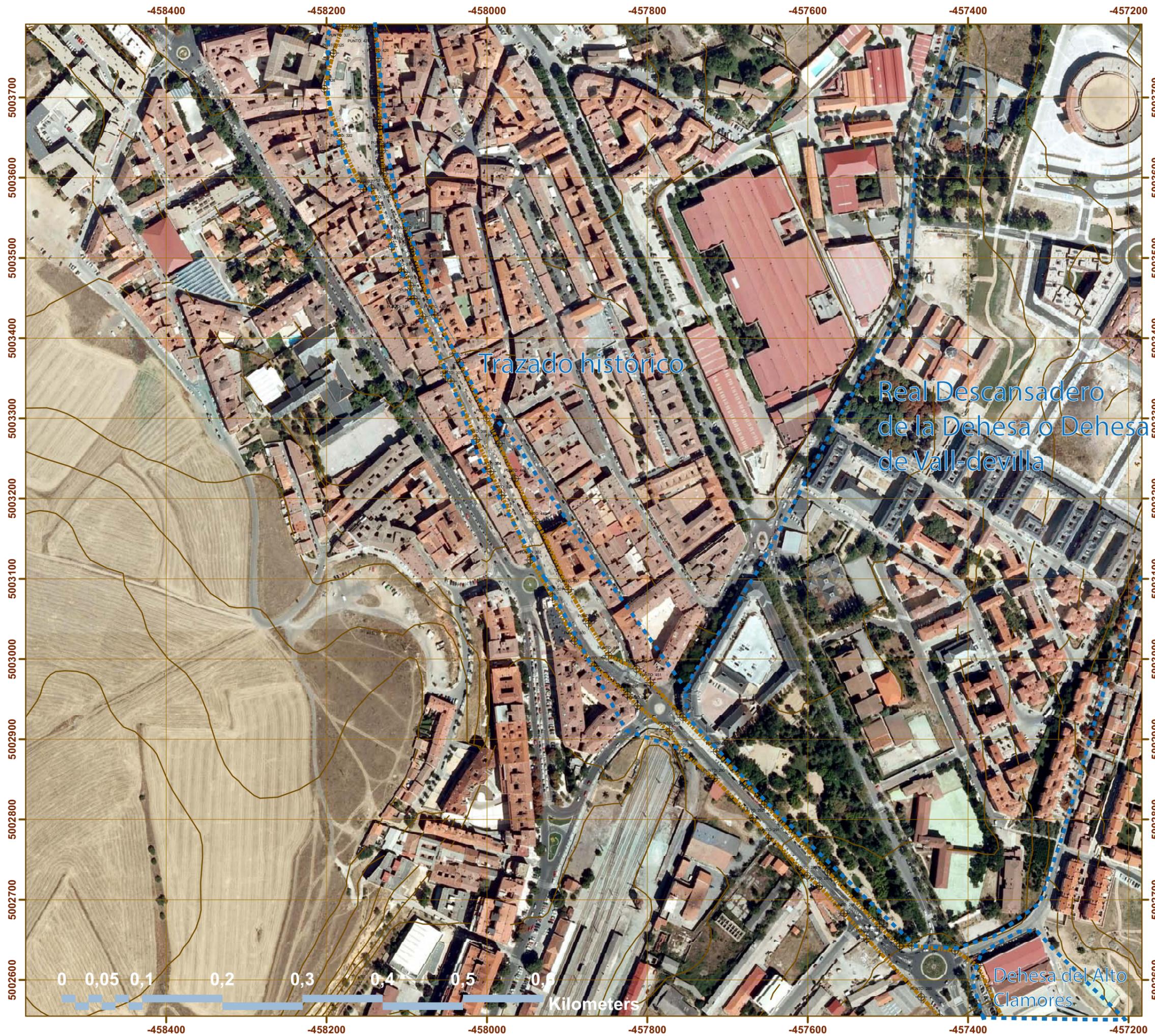
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 5**



**Legenda**

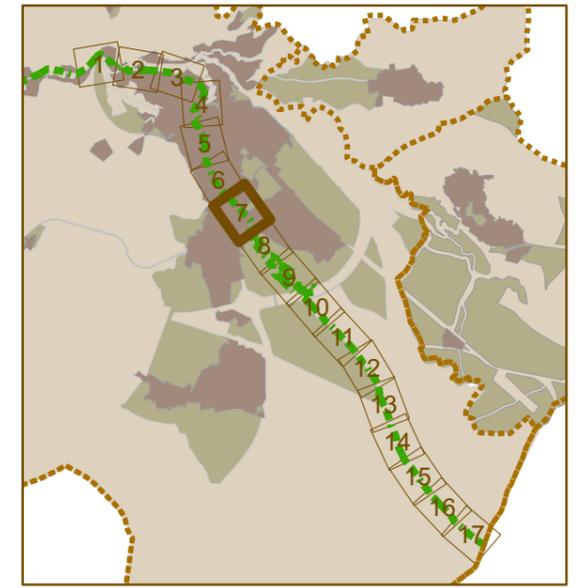
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 6**



**Legenda**

-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

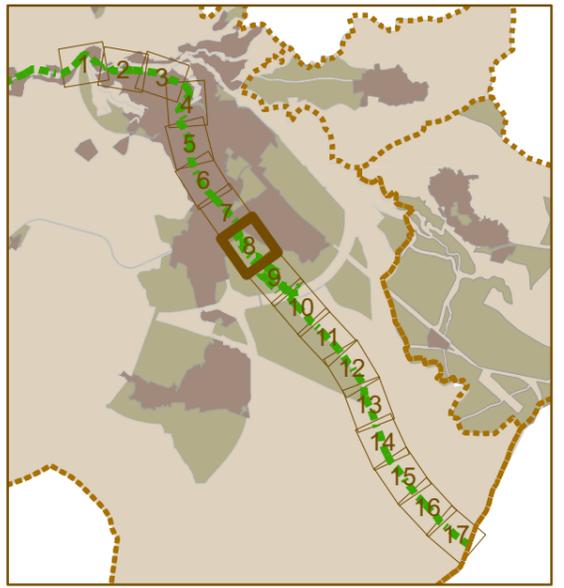
**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 7**



Intrusión del  
acuartelamiento  
de Baterías



**Legenda**

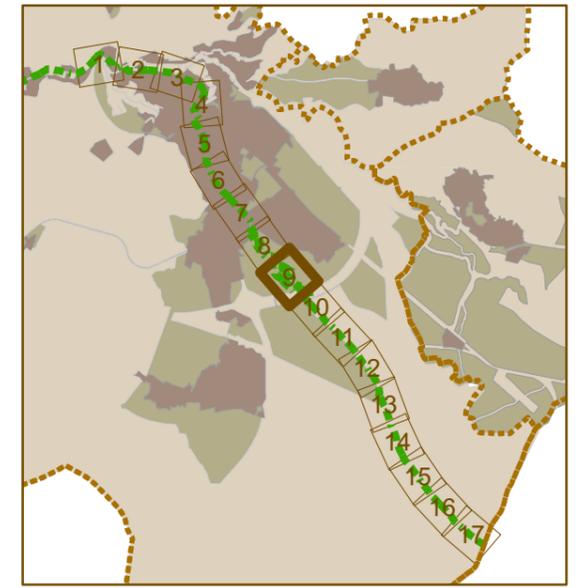
- Municipios
- Hidrografía
- Altimetría
- Puntos de Referencia
- Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 8**



**Legenda**

-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 9**



**Legenda**

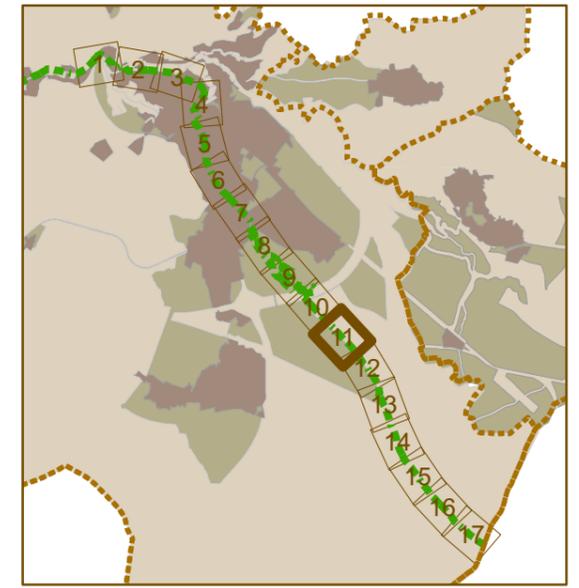
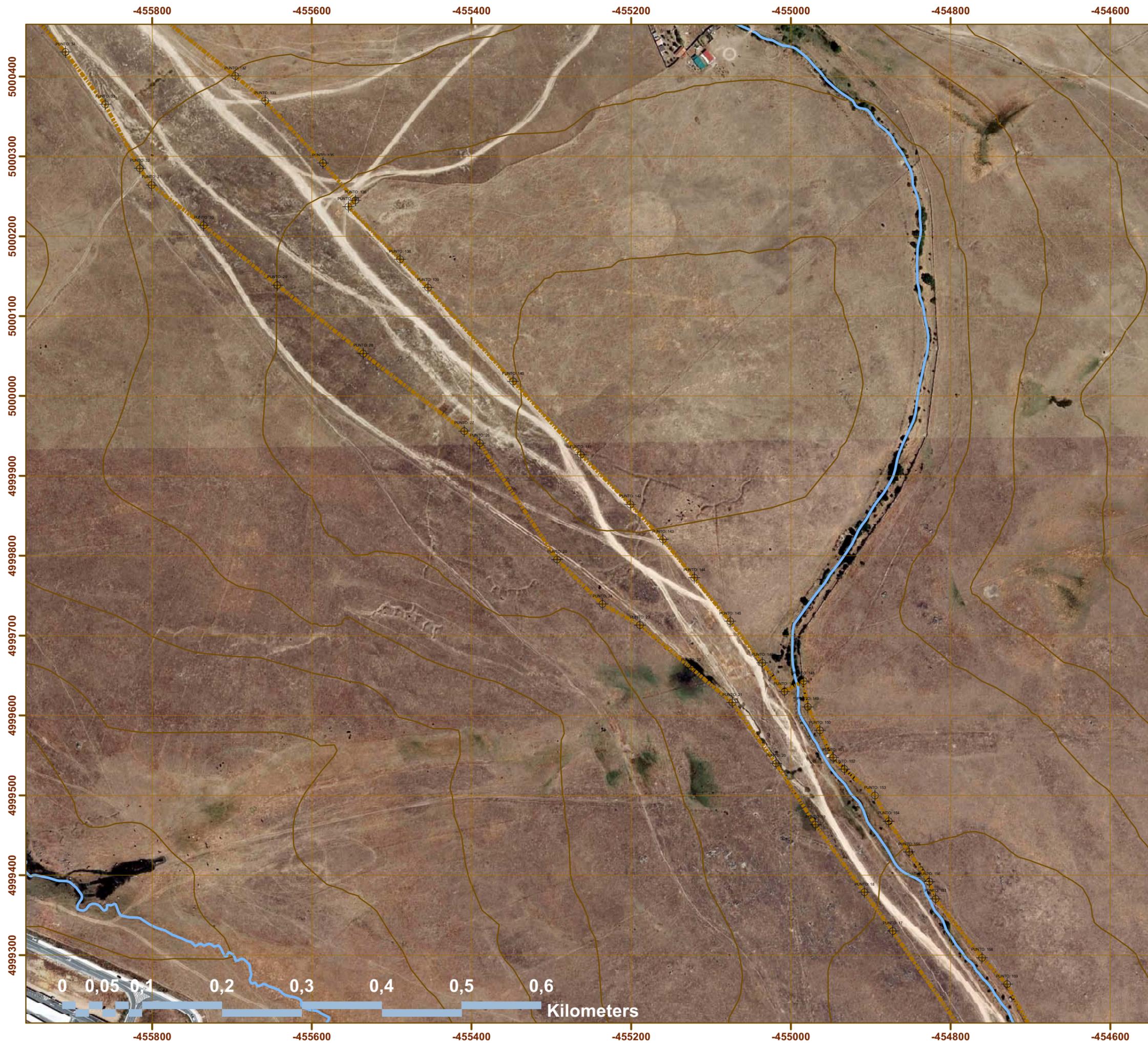
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 10**



**Legenda**

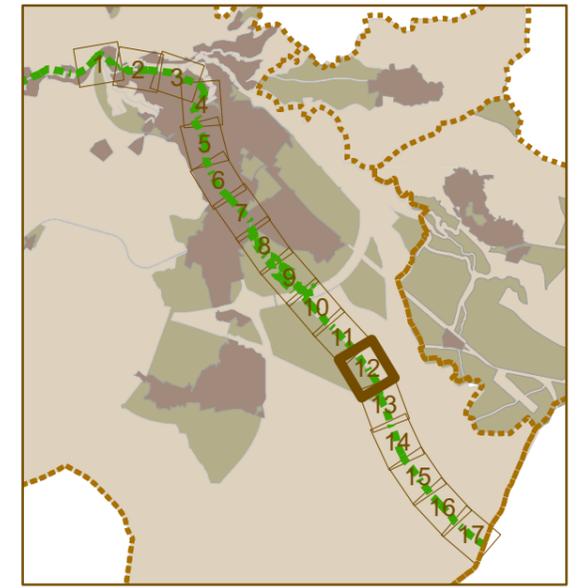
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 11**



**Legenda**

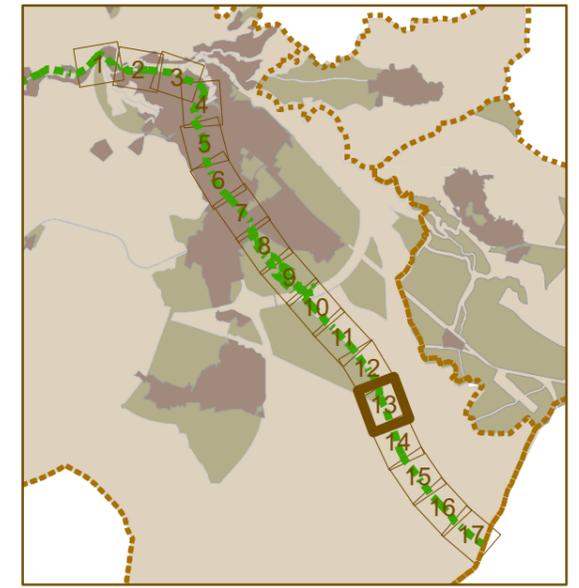
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 12**



**Legenda**

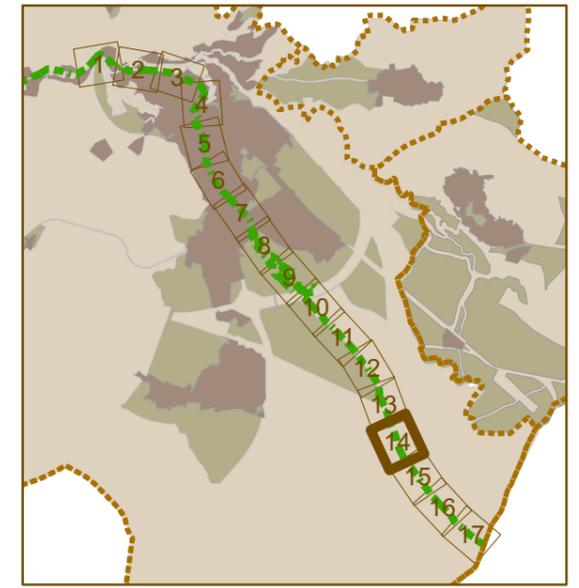
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 13**



**Legenda**

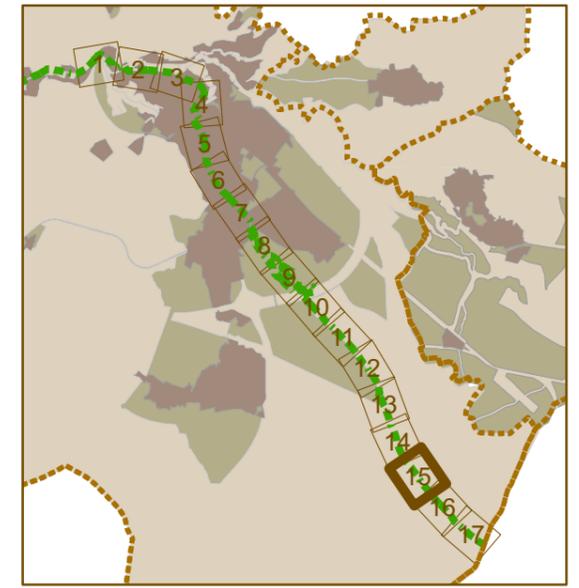
- Municipios
- Hidrografía
- Altimetría
- Puntos de Referencia
- Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 14**



**Legenda**

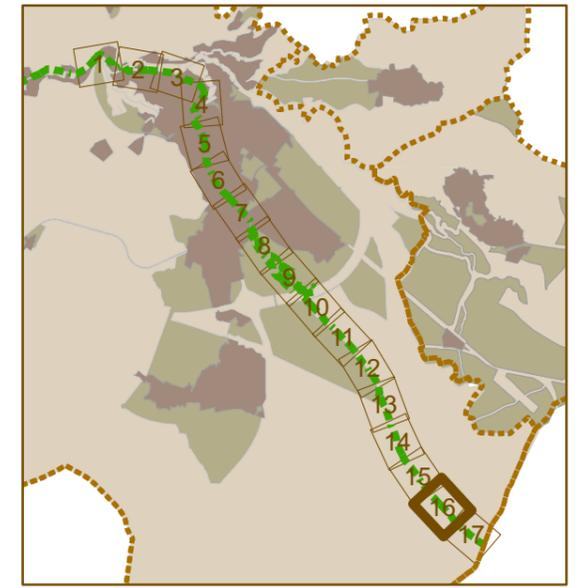
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 15**



**Legenda**

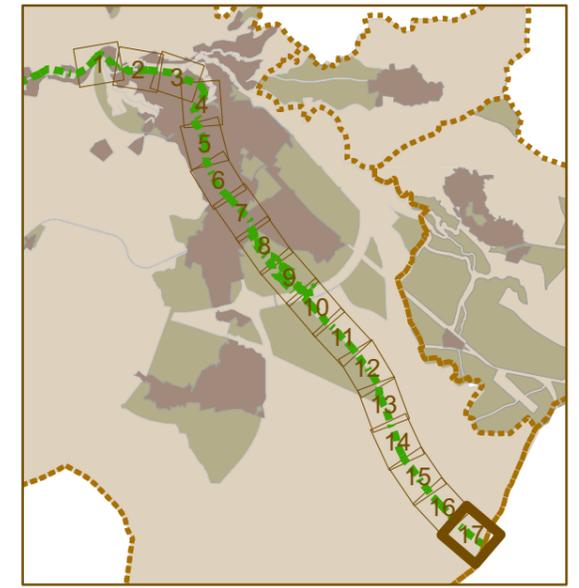
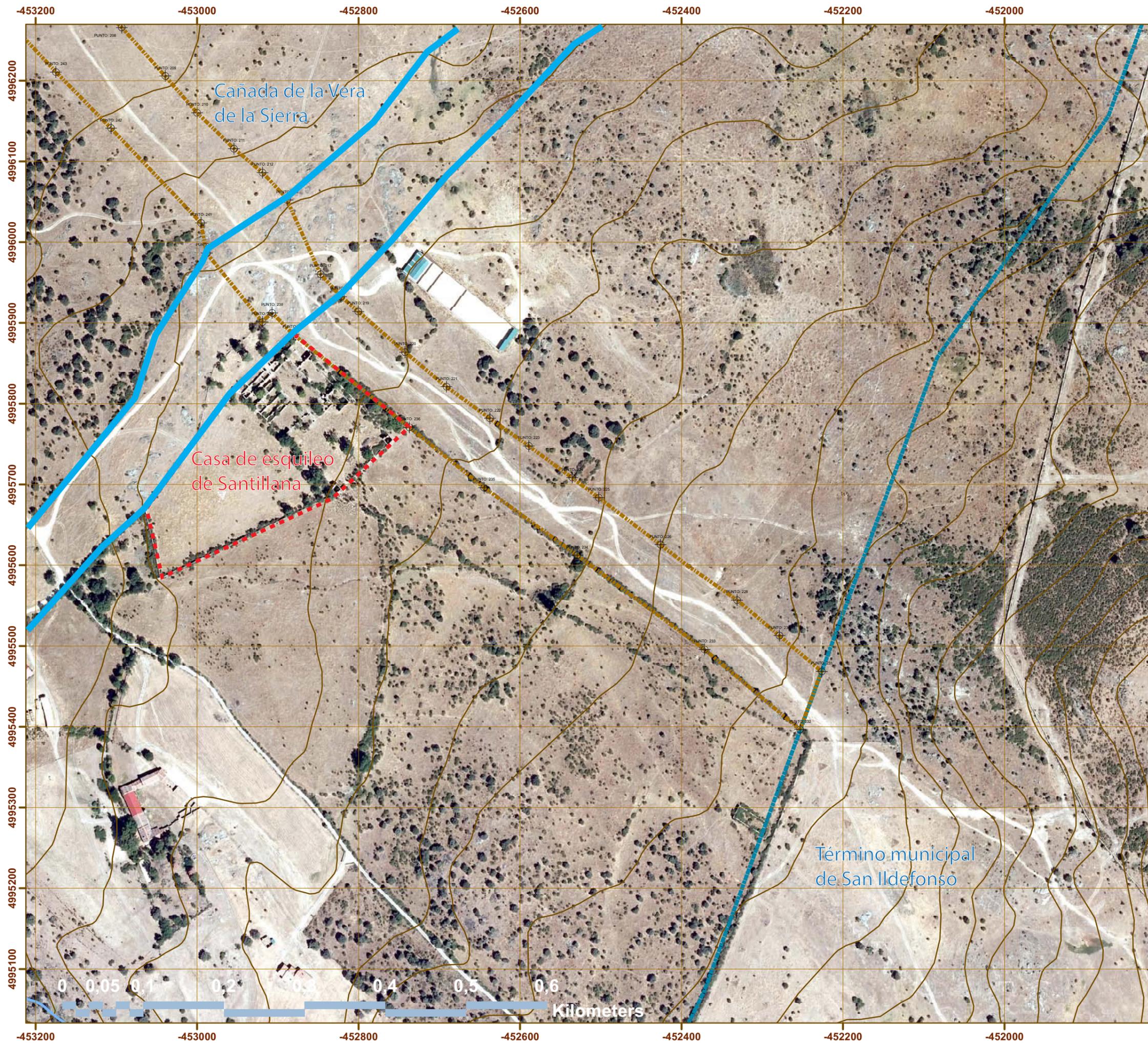
-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana  
 a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 16**



**Legenda**

-  Municipios
-  Hidrografía
-  Altimetría
-  Puntos de Referencia
-  Delimitación Cordel Santillana

Coordinate System: WGS 1984 Web Mercator  
 Projection: Mercator  
 Datum: WGS 1984 Major Auxiliary Sphere  
 False Easting: 0,0000  
 False Northing: 0,0000  
 Central Meridian: 0,0000  
 Standard Parallel 1: 0,0000  
 Units: Meter

**MASTER EN INVESTIGACIÓN EN ARQUITECTURA**  
**VÍAS PECUARIAS Y SEGOVIA**  
**EL CASO DEL CORDEL DE SANTILLANA**

Delimitación del Cordel de Santillana a su paso por el municipio de Segovia

**PLANO 17**

**5.5. TABLA DE RESULTADOS**

Tabla de resultados. Puntos delimitación del Cordel de Santillana a su paso por Segovia WGS 1984		
PUNTO	POINT_X	POINT_Y
11	-454499.665935161700000	4998756.571699909900000
12	-454545.492677933710000	4998872.758694209200000
13	-454593.633902657020000	4998940.804463781400000
14	-454713.986964478330000	4999094.948962181800000
15	-454743.168163336060000	4999119.634491175400000
16	-454785.015726017940000	4999205.168775737300000
17	-454872.575268238030000	4999330.331777304400000
18	-454907.755393999800000	4999378.935898423200000
19	-454969.089165887970000	4999463.275620974600000
20	-455018.619079786530000	4999540.116421982600000
21	-455073.240854001780000	4999616.031430199700000
22	-455125.085249844180000	4999660.006587408500000
23	-455188.964951901870000	4999713.285962082400000
24	-455235.934275529520000	4999739.642122909400000
25	-455292.706751591700000	4999795.460077516700000
26	-455389.596373486510000	4999940.934108048700000
27	-455409.135210945450000	4999956.221080608700000
28	-455535.441766268750000	5000053.418819189100000
29	-455643.204419772320000	5000139.130816645900000
30	-455735.253831788140000	5000213.812013819800000
31	-455800.546962238090000	5000264.349399253700000
32	-455815.294273096310000	5000285.038077510900000
33	-455858.642712990930000	5000365.112977579200000
34	-455908.332464176400000	5000430.594407513700000
35	-455970.263000200680000	5000500.317765116700000
37	-456057.623680181040000	5000574.965675145400000
38	-456097.662445492290000	5000612.917182944700000
39	-456169.363337493680000	5000667.107701256900000
40	-456227.404775130740000	5000736.789710000200000
41	-456209.439537565400000	5000745.876764632800000
42	-456085.111465181400000	5000776.651039965500000
43	-455894.429187606260000	5000827.850277662300000
44	-455869.878971642990000	5000840.824100598700000
45	-455883.029448746880000	5000874.192512169500000
46	-455953.181143551310000	5000853.775227852200000
47	-456103.893141078940000	5000812.044467300200000
48	-456179.786261293280000	5000800.286833360800000
49	-456210.468652247630000	5000811.496963478600000

50	-456293.320797632620000	5000793.452325284500000
51	-456310.685755397370000	5000798.760551475000000
54	-456352.670296556490000	5000840.140667408700000
55	-456419.039276032880000	5000924.590733550500000
56	-456477.824228166780000	5000969.192689955200000
57	-456561.421283847830000	5001070.532216444600000
58	-456677.166932205840000	5001158.774938315200000
59	-456708.890824965380000	5001206.017994910500000
60	-456733.105930618190000	5001270.528787642700000
61	-456753.984281490730000	5001319.751506134900000
62	-456768.803497868760000	5001350.926442600800000
63	-456786.927985421560000	5001386.893525958100000
64	-456830.593140955260000	5001433.469036065000000
65	-456853.645279570660000	5001454.955109641000000
68	-456884.556189968430000	5001496.061421409200000
72	-456888.494298185400000	5001507.978452593100000
74	-456887.602397999900000	5001536.770840346800000
75	-456947.738787493840000	5001604.349288635000000
77	-456984.137105330070000	5001643.124427534600000
80	-457035.502841978510000	5001709.782200008600000
81	-457047.108438815160000	5001726.847831629200000
82	-457089.351369387640000	5001785.030700571800000
83	-457123.538617476060000	5001831.493210822300000
84	-457170.217081769540000	5001883.541941419200000
88	-457150.973722598690000	5001926.416564084600000
89	-457152.638951759030000	5001928.552650332500000
90	-457053.790978613480000	5001979.102552443700000
91	-457038.088384407750000	5001953.732987731700000
94	-457021.745588711640000	5001926.792354933900000
95	-457009.314421962190000	5001904.033309169100000
96	-457012.578683200470000	5001893.135660387600000
97	-456945.670583761470000	5001788.403710298200000
98	-456897.562356482430000	5001705.597892701600000
99	-456865.732255595910000	5001650.459484130100000
100	-456843.230988259600000	5001621.420006021900000
101	-456802.899874779570000	5001591.332852110300000
102	-456761.709128341810000	5001573.782012313600000
103	-456711.922052203850000	5001548.351203635300000
104	-456700.460279277700000	5001530.084003046200000
105	-456671.447666562340000	5001512.891343660700000
106	-456618.938419359910000	5001457.910651676400000
107	-456631.116553089760000	5001438.210729457400000
108	-456513.633380620910000	5001361.166124589700000

109	-456527.960596776740000	5001338.600759148600000
110	-456511.484298202380000	5001317.109934911100000
111	-456481.397144275890000	5001265.531956762100000
112	-456462.055402471860000	5001230.287005014700000
113	-456417.282851982110000	5001156.860022231900000
114	-456363.555791403340000	5001120.683801434900000
115	-456327.920497632760000	5001079.367328412800000
116	-456299.197840645150000	5001046.541434712700000
117	-456246.881572562440000	5000988.070311561200000
118	-456193.026590715340000	5000925.393370792300000
119	-456115.065093185000000	5000841.277018182000000
120	-456056.593970029790000	5000856.664155863200000
121	-455974.529235786930000	5000882.309385314600000
122	-455915.032303455460000	5000898.722332157200000
123	-455878.103173046550000	5000912.057851485900000
124	-455852.252781759190000	5000891.541667915900000
125	-455832.967569212600000	5000817.683407098100000
126	-455852.457943598910000	5000806.399506129300000
127	-455886.309646475300000	5000793.063986823000000
128	-456045.310069072230000	5000763.931006163400000
129	-455979.658281675710000	5000674.685607671700000
130	-455872.256060733630000	5000540.920090854200000
131	-455789.785660996280000	5000475.654493071100000
132	-455695.828739057470000	5000400.782746128700000
133	-455658.164592790590000	5000369.541511341900000
135	-455585.847616709010000	5000291.673816248800000
136	-455545.194977074100000	5000245.118913106600000
137	-455554.051335959870000	5000237.192098103500000
138	-455489.477289329460000	5000171.229362301500000
139	-455454.297163567680000	5000135.586340136800000
140	-455347.830993495120000	5000018.473553061500000
141	-455263.120953831060000	4999926.820067524900000
142	-455201.092837359000000	4999864.791951045400000
143	-455160.080217062670000	4999820.585345648200000
144	-455120.919182333340000	4999772.536700211500000
145	-455076.018232344820000	4999717.914925992500000
146	-455035.746246277530000	4999666.070530138900000
147	-455007.972462783740000	4999629.964611597400000
148	-454983.907946258030000	4999643.074123121800000
149	-454978.809990114710000	4999610.939569890500000
150	-454963.534409190700000	4999581.314200840900000
151	-454946.870139087720000	4999547.059867858900000
152	-454932.983247342690000	4999532.710079714700000

153	-454894.640887513000000	4999499.933836035400000
154	-454877.565665717410000	4999467.863842651200000
155	-454851.781929782770000	4999429.004631198900000
156	-454826.517077273860000	4999391.989576667500000
157	-454818.879286810000000	4999370.603763379200000
158	-454760.554341468200000	4999297.003237105900000
159	-454729.264288134120000	4999263.691883556500000
160	-454695.748846641920000	4999201.646580442800000
161	-454683.250644072130000	4999171.095418594800000
162	-454673.252082011840000	4999146.793358035400000
163	-454620.163186076270000	4999067.603043422100000
164	-454577.016010913240000	4999038.237408995600000
165	-454528.828407830730000	4998983.390931807500000
166	-454509.849655780180000	4998954.228459127200000
167	-454489.945110934960000	4998922.751504495700000
168	-454474.206633626660000	4998896.829306587600000
169	-454455.227881564930000	4998853.779942154900000
170	-454433.471751160160000	4998810.267681345300000
171	-454422.825134157380000	4998738.750188842400000
172	-454428.842787246390000	4998711.902198128400000
173	-454436.249129514380000	4998672.093108452900000
174	-454433.008854768410000	4998647.559599697600000
175	-454417.733273851860000	4998594.280225016200000
176	-454403.383485711350000	4998551.230860605800000
177	-454388.107904787350000	4998541.510036379100000
178	-454378.849976956090000	4998536.418176077300000
179	-454303.860761511310000	4998302.562919028100000
180	-454283.956216673540000	4998232.665563903700000
181	-454259.422707918270000	4998160.916623197500000
182	-454224.365034978080000	4998107.268925987200000
183	-454203.581261973070000	4998072.744234524700000
184	-454160.362880117430000	4997965.204028829900000
185	-454146.475988368680000	4997920.765975236900000
186	-454137.218060533690000	4997890.585130505300000
187	-454114.999033737170000	4997812.818536713700000
188	-454085.373664680110000	4997713.758708909200000
189	-454066.003433588140000	4997656.191194735500000
190	-454052.508020873360000	4997569.797931134700000
191	-454035.843750774100000	4997524.619243308900000
192	-453982.610665734100000	4997406.117767058300000
193	-453928.451787921770000	4997300.114493370100000
194	-453893.734558551750000	4997243.733712874400000
195	-453813.653482805180000	4997108.105070136500000

196	-453774.307289513930000	4997066.444394893900000
197	-453729.406339536600000	4997015.109185062300000
198	-453664.137948318560000	4996935.953902103000000
199	-453596.092178750030000	4996846.614898525200000
200	-453489.626008684920000	4996710.060463003800000
201	-453454.934727429590000	4996700.212351657500000
202	-453410.657426337890000	4996643.054517313800000
203	-453314.647111474710000	4996515.109879046700000
205	-453255.931860479700000	4996444.645297505000000
206	-453152.742693665610000	4996322.320471435800000
208	-453093.126265022150000	4996266.036615051300000
209	-453039.359018056830000	4996205.969581939300000
210	-452999.908824104060000	4996160.526403807100000
211	-452954.070675510160000	4996116.050875850000000
212	-452918.835199560210000	4996086.314088150900000
216	-452888.230597856630000	4996052.143058620400000
217	-452846.877189665280000	4995960.620666362300000
218	-452821.577349531640000	4995932.933538772200000
219	-452800.265119507150000	4995914.362998478100000
220	-452742.258291769020000	4995863.934360653200000
221	-452690.846249330030000	4995820.956835217800000
222	-452637.260893772530000	4995781.857330836400000
223	-452589.139325606810000	4995747.886756725600000
224	-452535.241104557350000	4995708.291769564200000
225	-452502.472335397440000	4995683.804952092500000
226	-452425.883769127710000	4995625.531635418500000
228	-452331.188605579720000	4995557.095911301700000
230	-452278.777533835910000	4995512.875542372500000
231	-452226.350131820130000	4995468.807068802400000
232	-452252.927746049300000	4995396.543637178800000
233	-452371.268326564870000	4995495.836938194900000
234	-452529.115996106700000	4995612.486828863600000
235	-452644.377197615050000	4995696.271075747900000
236	-452736.956475935120000	4995770.982553355400000
237	-452880.454357332720000	4995885.780858472000000
238	-452906.839451640090000	4995912.628849178600000
239	-452918.933429039260000	4995901.484101176300000
240	-452987.919559932490000	4995986.600805535900000
241	-452994.843463427560000	4996024.040896929800000
242	-453106.450445833790000	4996141.185053572100000
243	-453174.586015797390000	4996210.893665179600000
244	-453253.864636677490000	4996295.495544813600000
246	-453387.672438594690000	4996459.713606827000000

247	-453470.856106708930000	4996575.278282627500000
248	-453537.796384974560000	4996667.395148761600000
249	-453603.961417409770000	4996771.162786699800000
250	-453640.993128738540000	4996826.710353687400000
251	-453741.835045754150000	4996954.772629104600000
252	-453805.054488885390000	4997035.623661257300000
253	-453836.798302385200000	4997064.129912942600000
254	-453880.310563198470000	4997139.119128383700000
255	-453904.497978664180000	4997177.452457629100000
256	-453968.260877586140000	4997292.245254725200000
257	-454016.864998719830000	4997370.474744908500000
258	-454066.394912610940000	4997495.919667020400000
259	-454145.550195585180000	4997713.758708909200000
260	-454205.263830102220000	4997870.680585667500000
261	-454232.111820812510000	4997939.744727291200000
262	-454312.192896562800000	4998152.677067436300000
263	-454359.301426849500000	4998281.119302526100000
264	-454431.738597489140000	4998479.677463650700000
265	-454470.866080644720000	4998575.874299645400000
267	-457207.135333776470000	5001959.284888081300000
268	-457181.274708610030000	5001979.757883004800000
269	-457151.103979256000000	5002063.804914794900000
270	-457203.256240006540000	5002176.729644678500000
271	-457222.220698460940000	5002226.166539795700000
272	-457213.600490070880000	5002283.059915155200000
273	-457215.324531748890000	5002309.351550743000000
274	-457226.961813073610000	5002327.022977940700000
275	-457258.425573691730000	5002337.367228001400000
276	-457284.587906114760000	5002397.019070051600000
277	-457297.518218692390000	5002410.380393050600000
278	-457328.981979310510000	5002434.516976535300000
279	-457360.445739932360000	5002457.791539184700000
280	-457372.514031674710000	5002459.084570445100000
281	-457400.529708936810000	5002506.926727004300000
282	-457412.856606885790000	5002526.451499007600000
283	-457424.493888210510000	5002542.829894952500000
284	-457435.269148696210000	5002553.174145005600000
285	-457458.543711341920000	5002579.034770168400000
286	-457526.212347194550000	5002651.444520637400000
287	-457554.659034874290000	5002683.339291676900000
288	-457585.691785071050000	5002716.958104379500000
289	-457600.647846594450000	5002730.147023215900000
291	-457648.490003146230000	5002777.127158939800000

292	-457668.316482439640000	5002801.694752857100000
293	-457716.589649416510000	5002851.260951079400000
294	-457755.380587160590000	5002882.724711693800000
295	-457772.621003940700000	5002909.878368124400000
296	-457812.094782736150000	5002941.807993367300000
298	-457824.773264691230000	5002955.996482990700000
299	-457865.719254530970000	5002991.339337401100000
300	-457890.416151490060000	5003022.199683420400000
301	-457918.431828752160000	5003077.369017101800000
302	-457945.585485171530000	5003123.487131983000000
303	-457981.704158294950000	5003204.301585629600000
304	-457995.496491719040000	5003233.610294148300000
306	-458013.167918913070000	5003273.694263145300000
307	-458044.631679531190000	5003346.535024032000000
308	-458051.527846243230000	5003353.000180319000000
310	-458080.276241183280000	5003427.349477678500000
311	-458090.620491251350000	5003448.899998650000000
312	-458094.499585028740000	5003449.762019477800000
313	-458095.361605867740000	5003465.709405005000000
314	-458103.119793415070000	5003482.087800934900000
315	-458106.567876771090000	5003482.087800934900000
316	-458118.636168513450000	5003514.413582392000000
318	-458135.014564450830000	5003566.134832724900000
319	-458144.065783258530000	5003586.995737031100000
320	-458153.979022905230000	5003585.702705770700000
322	-458181.132679332050000	5003642.596081130200000
324	-458202.683200296010000	5003711.126737818100000
325	-458191.476929392670000	5003755.520811013900000
326	-458179.839648071680000	5003788.708613313700000
327	-458163.030241712930000	5003787.243177890800000
329	-458166.909335490320000	5003847.153626196100000
330	-458169.926408424970000	5003909.650137007200000
331	-458194.062991909680000	5004032.057096116200000
332	-458199.666127361360000	5004049.125108733800000
333	-458210.441387847070000	5004073.692702643600000
334	-458220.785637915130000	5004083.174931861500000
335	-458230.267867144200000	5004113.345661230400000
336	-458240.181106790900000	5004131.879109263400000
338	-458258.714554823940000	5004184.591683551700000
339	-458272.075877822940000	5004222.089590042800000
340	-458278.972044534980000	5004247.519204787900000
341	-458287.592252921310000	5004252.260319396900000
342	-458290.178315442060000	5004266.914673663700000

343	-458285.868211247030000	5004271.655788272600000
344	-458309.142773896460000	5004306.136621832800000
346	-458356.553920034320000	5004340.186444960500000
347	-458367.760190933940000	5004353.116757541900000
348	-458367.760190933940000	5004360.874945096700000
349	-458386.724649388340000	5004397.338426575100000
350	-458396.206878617410000	5004420.612989231900000
351	-458402.672034908090000	5004440.008458107700000
352	-458396.206878617410000	5004443.456541456300000
353	-458399.223951552060000	5004462.420999914400000
354	-458384.569597292690000	5004470.179187454300000
355	-458304.832669701430000	5004493.453750111200000
356	-458384.569597292690000	5004622.498269684600000
357	-458401.379003647710000	5004647.065863601900000
358	-458422.067503783850000	5004637.152623936500000
359	-458428.963670495900000	5004626.377363458300000
360	-458438.876910142600000	5004628.963425979000000
362	-458467.754608243700000	5004663.444259524300000
363	-458428.532660074530000	5004686.287811763600000
364	-458407.413149524480000	5004711.286416083600000
365	-458396.206878617410000	5004708.700353562800000
366	-458374.656357645990000	5004754.818468444000000
367	-458366.036149259660000	5004778.524041511100000
368	-458328.969253186140000	5004778.955051928800000
369	-458396.807932514700000	5004661.756427228500000
371	-458348.795732479540000	5004588.232941344400000
372	-458315.176919769500000	5004534.572144113500000
373	-458284.144169565290000	5004483.281904213100000
374	-458301.384586345400000	5004475.954727083400000
376	-458331.986326120790000	5004469.920581206700000
377	-458369.053222194310000	5004460.869362399000000
378	-458375.949388906360000	5004453.973195686900000
379	-458378.966461837290000	5004447.077028974900000
380	-458378.104441002010000	5004432.422674723000000
381	-458372.501305550340000	5004404.406997449700000
382	-458367.760190933940000	5004391.045674450700000
383	-458360.864024221900000	5004373.805257678000000
384	-458350.950784575190000	5004360.443934671600000
385	-458333.710367802530000	5004340.617455378200000
386	-458325.952180255200000	5004333.290278248500000
387	-458328.107232350860000	5004327.687142796800000
388	-458320.780055217440000	5004317.773903153800000
389	-458313.452878087760000	5004317.342892736200000

390	-458298.798523828390000	5004310.877736441800000
391	-458295.781450893730000	5004311.739757284500000
392	-458285.868211247030000	5004305.274600990100000
393	-458267.334763210270000	5004297.516413435300000
394	-458255.697481889280000	5004290.189236305700000
395	-458244.491210982200000	5004282.172442510700000
396	-458228.974835883830000	5004264.932025738100000
397	-458220.785637915130000	5004250.277671463800000
398	-458202.252189882100000	5004217.089869178800000
399	-458199.235116947440000	5004208.900671206400000
400	-458210.441387847070000	5004199.849452391300000
401	-458252.680408954620000	5004199.418441981100000
402	-458242.120653729890000	5004175.281858496400000
404	-458214.966997310520000	5004120.112524800000000
405	-458180.917174175380000	5004138.645972847900000
406	-458146.867351043970000	5004104.165139287700000
407	-458142.557246848940000	5004086.278206877400000
408	-458186.951320048420000	5004075.933956816800000
409	-458177.469090819360000	5004036.712008647600000
410	-458152.039476074280000	5004042.746154516900000
411	-458147.729371882980000	5004031.970894038700000
412	-458150.315434392540000	5004029.384831517900000
413	-458146.005330204960000	5004022.488664805900000
414	-458153.763517748560000	5004021.195633545500000
415	-458172.727976202960000	5004013.437446005600000
417	-458164.969788659360000	5003953.958008118000000
418	-458160.659684460610000	5003931.976476736400000
420	-458159.797663621600000	5003909.563934922200000
421	-458155.056549008940000	5003897.495643176100000
422	-458152.039476074280000	5003897.064632758500000
424	-458146.867351043970000	5003871.204007588300000
427	-458139.109163492920000	5003780.691819511400000
428	-458135.661080136900000	5003748.883250556900000
429	-458133.937038455160000	5003703.627156518400000
430	-458133.506028041240000	5003664.405208349200000
432	-458130.919965524230000	5003633.803468570100000
433	-458128.764913428570000	5003604.925770476500000
434	-458117.127632100140000	5003578.634134888600000
436	-458096.870142385360000	5003527.774905398500000
437	-458091.698017355050000	5003508.120830267700000
439	-458064.975371349600000	5003429.245923511700000
441	-458033.511610731480000	5003369.766485638900000
442	-458000.108303282410000	5003299.942797690600000

443	-457985.022938605400000	5003268.910047493900000
444	-457964.765448890630000	5003224.946984715800000
445	-457938.904823724180000	5003171.587894789900000
447	-457898.389844305810000	5003087.109852589700000
448	-457872.960229560730000	5003044.008810639400000
449	-457848.392635654660000	5003004.355852060000000
450	-457813.365484707060000	5002987.840917617100000
451	-457795.902949780230000	5002970.378382690300000
452	-457755.421618808060000	5002927.515796944500000
453	-457713.352784655990000	5002884.653211213600000
454	-457653.821415580810000	5002818.771829433700000
455	-457574.922507885840000	5002734.951661765600000
456	-457510.628629278390000	5002666.689025238200000
457	-457485.228578478100000	5002642.082726009200000
458	-457470.147298309950000	5002642.876477606600000
459	-457416.172190345820000	5002636.526464901900000
460	-457388.390884779390000	5002618.270178385100000
461	-457347.909553810950000	5002533.338758498400000
462	-457341.559541102500000	5002523.813739441300000
463	-457318.540745060890000	5002494.444930702400000
464	-457280.440668854860000	5002480.157402128000000
465	-457278.059414092450000	5002465.869873538600000
466	-457269.328146629040000	5002461.107364013800000
467	-457258.215624399480000	5002447.613587021800000
468	-457243.134344231340000	5002436.501064799700000
469	-457229.640567239370000	5002419.038529872900000
470	-457209.003025960180000	5002373.318438418200000
471	-457209.796777546410000	5002347.918387606700000
472	-457193.921745792030000	5002316.962075687900000
473	-457189.159236267210000	5002275.686993129600000
474	-457192.334242619570000	5002240.761923275900000
475	-457182.015471972530000	5002201.868095472500000
476	-457166.140440229330000	5002169.324280381200000
477	-457132.802873544390000	5002105.030401781200000
478	-457053.679853387180000	5001979.102552443700000
479	-457152.527826536450000	5001928.552650332500000
480	-457150.862597376110000	5001926.416564084600000
483	-460379.369238515440000	5005853.968172706700000
484	-460343.597500306610000	5005841.532731175400000
485	-460315.022443153950000	5005824.334780104500000
486	-460277.186950818690000	5005793.166801109900000
487	-460226.651433077700000	5005749.245879933200000
488	-460177.438834653290000	5005708.235381245600000

489	-460142.698973507680000	5005683.814290739600000
492	-460098.778052331010000	5005613.964151039700000
496	-460033.690422155950000	5005568.984894417200000
498	-459970.719462879990000	5005590.416187271500000
500	-459935.159391761820000	5005603.380796544300000
502	-459905.790583022930000	5005610.259976960700000
504	-459886.211377197000000	5005613.964151039700000
505	-459878.538445186860000	5005620.314163737000000
506	-459872.717600212490000	5005604.174548126800000
507	-459862.134245713300000	5005594.914112940400000
508	-459848.375884861740000	5005563.428633302500000
509	-459831.971685384460000	5005532.022528819700000
510	-459813.450815011810000	5005516.412080943600000
512	-459757.359036159760000	5005503.182887814900000
513	-459705.976850067320000	5005503.976639412300000
514	-459589.427658633390000	5005512.972490727900000
516	-459479.360771828390000	5005522.762093640900000
518	-459359.689490822200000	5005525.143348395800000
519	-459310.476892397800000	5005519.057919561900000
520	-459190.514569141960000	5005497.626626692700000
521	-459116.431087636450000	5005490.747446268800000
522	-459013.507965129860000	5005480.957843355800000
523	-458938.366148174800000	5005469.580737277900000
525	-458856.874318522460000	5005457.674463458400000
526	-458812.688813486190000	5005436.772338323300000
527	-458711.564861242720000	5005389.808702737100000
529	-458631.925118626150000	5005354.883632883400000
530	-458539.982226410010000	5005314.031884521200000
531	-458497.913392272840000	5005296.833933450300000
532	-458457.167477448530000	5005278.048479221800000
533	-458373.479601734380000	5005243.652577094700000
535	-458312.096145638320000	5005216.400439254900000
536	-458280.081498269980000	5005198.276444666100000
538	-458238.012664132810000	5005159.118033029100000
539	-458216.052203544470000	5005133.188814491000000
540	-458198.325084758050000	5005102.761670306300000
541	-458186.947978672630000	5005074.980364739900000
542	-458177.158375755940000	5005042.542383208900000
543	-458174.247953274350000	5005010.792319700100000
544	-458179.275046662490000	5004974.544330537300000
545	-458199.383420211320000	5004940.677596136900000
547	-458271.085646950700000	5004874.267046667600000
548	-458296.221113883950000	5004851.512834474400000

549	-458319.769077644740000	5004810.766919657600000
551	-458348.992964730660000	5004778.712278060600000
553	-458340.848960610570000	5004797.661596550600000
555	-458330.984853085130000	5004817.609616167800000
557	-458292.620193026960000	5004876.148795738800000
559	-458248.633125882600000	5004908.891048722000000
561	-458220.190360661600000	5004944.146848395500000
563	-458192.409055102620000	5004981.850048802800000
565	-458193.401244588200000	5005053.618421509900000
567	-458235.524364493790000	5005135.185232259300000
568	-458290.097412765030000	5005185.860205657800000
569	-458359.613081403080000	5005220.942879542700000
570	-458473.306931968780000	5005269.668815501000000
571	-458574.656878761950000	5005312.547639146400000
572	-458653.268055442720000	5005348.929671324800000
574	-458745.828471430640000	5005392.560374908100000
575	-458867.034338844070000	5005447.196942500800000
576	-458909.632340711600000	5005452.753203615500000
578	-459247.532391511890000	5005492.255574286000000
579	-459399.721029223000000	5005513.422283291800000
580	-459581.543059528860000	5005499.663922444000000
581	-459645.307770394780000	5005493.843077465900000
582	-459785.881176536030000	5005489.609735667700000
584	-459826.097923641150000	5005500.722257889800000
587	-459858.377154865360000	5005555.226533561900000
588	-459870.548012540730000	5005586.712013207400000
590	-459908.383504875990000	5005596.501616120300000
591	-459930.079381601010000	5005594.120361350500000
592	-459973.815094073360000	5005579.303665049400000
594	-460010.592250962800000	5005565.545304201500000
595	-460028.848537472130000	5005558.401539906900000
596	-460046.575656258560000	5005560.782794676700000
598	-460091.819496751820000	5005594.649529077100000
600	-460125.421647285170000	5005632.749605290600000
601	-460131.242492263260000	5005651.270475655800000
603	-460158.865047507980000	5005673.416144944700000
605	-460206.225558896610000	5005713.897475905700000
606	-460262.846505471560000	5005760.464235708100000
608	-460315.869111512850000	5005806.766411639800000
609	-460348.942094330730000	5005830.049791544700000
610	-460378.310903065900000	5005841.691481493400000
611	-460396.831773438550000	5005842.749816939200000
613	-460440.223526892310000	5005826.610201329000000

614	-460455.304807053010000	5005805.099533312000000
615	-460508.486163419730000	5005744.774412654300000
616	-460560.609184333180000	5005686.036795176600000
617	-460567.223780890050000	5005690.270136989700000
618	-460481.234025576210000	5005790.997213438200000
619	-460465.623577688880000	5005813.222257882400000
620	-460437.577688266580000	5005843.384818218600000
621	-460398.948444345090000	5005854.497340425800000
622	-460379.369238515440000	5005853.968172706700000

A large herd of sheep is shown in a field, with a person visible in the background. The image is in a sepia or brownish tone. The sheep are densely packed, and their heads are visible in the foreground. The person in the background is standing and looking towards the camera.

EPÍLOGO  
EL CORDEL DE SANTILLANA Y  
EL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE  
DE SEGOVIA

## EL CORDEL DE SANTILLANA Y EL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE DE SEGOVIA

*Los ejemplos inspiradores del Berlín de Jansen y del Londres de Abercrombie*

### SUMARIO

El Cordel de Santillana es la Gran Vía, los Campos Elíseos de Segovia y su Tierra. De norte a sur forma la columna vertebral de Segovia. Une el pie de monte segoviano con la plaza del Azoguejo, centro mismo de la ciudad. Camino de ovejas, perros y pastores. Antaño muestra del esplendor de la industria pañera segoviana y de los dos mercados de ganado que concedió a la villa Enrique IV, hoy su uso ovejero es apenas testimonial. Una enorme infraestructura viaria de treinta y siete metros de ancho y varios kilómetros de longitud apenas aprovechada y de la que buena parte de la ciudad desconoce su existencia. Con motivo de la propuesta en este artículo de un Plan de Infraestructura Verde para Segovia recorreremos la vieja vía pecuaria e identificaremos sus potencialidades mediante dos ejemplos inspiradores, el de Berlín y el de Londres.

### RESUMEN/ABSTRACT<sup>1</sup>

Este artículo propone un modelo de Infraestructura Verde para Segovia a partir de los ejemplos de Londres y Berlín. Una planificación donde ríos, caminos, bosques y los usos agrícolas son preservados de la urbanización y domesticados para formar parte la ciudad, ciudad-campo en simbiosis.

Analizaremos de forma crítica e interesada dos planificaciones de carácter regional y de ideología “verde”. El Plan Janssen para el Concurso del Gran Berlín de 1910 y el Plan del Gran Londres de Patrick Abercrombie de 1944. Alejadas en el tiempo y en el espacio de nuestro objeto de estudio servirán para encontrar recetas universales para una infraestructura verde; y hallar las potencialidades de nuestra pequeña vía pecuaria como corredor y cuña de la infraestructura. Descubriremos las sorprendentes similitudes que hay entre las propuestas de Janssen para las cuñas verdes de Berlín y la actual morfología del cordel dentro de la planificación, así mismo descubriremos los factores que permitieron el exitoso funcionamiento de los *Green Belt* anglosajones y los trasladaremos a nuestro Plan de Infraestructura

La finalidad de este análisis y esta búsqueda de potencialidades es dar un primer paso, poner una primera piedra, en lo que ha de ser una gran planificación para la ciudad de Segovia. Un Plan de Infraestructura Verde. Plan que tendrá a la estructura de vías pecuarias como actor protagonista compartiendo reparto con alamedas, ríos y ciudad antigua.

<sup>1</sup> Este artículo forma parte de un proyecto de investigación denominado *Vías Pecuarias y Segovia, El Caso del Cordel de Santillana*.

*This article proposes a model of Green Infrastructure for Segovia from the examples of London and Berlin. Planning where rivers, roads, forests..., which are preserved in the urbanization and domesticated just part the city, city-country in symbiosis. The purpose is to find the clues that will allow us to put in value the way livestock and thereby the city. We will analyze critical and interested way two schedules of regional character and "green" ideology. The Plan Janssen for the Great Berlin of 1910 and the Plan of the Great London of Patrick Abercrombie in 1944. Remote in time and space of our object of study, they will serve to find universal recipes that will help us when it comes to finding the potentials of our small vía pecuaria as a green way. We will discover the surprising similarities between the proposals of Janssen for the Green wedges of Berlin and the current morphology of the string within the planning, we will also discover the factors that allowed the successful functioning of the british's Green Belt and move them into our playing field. The purpose of this analysis and the search for potential is a first step, put a cornerstone in what should be a great schedule for the city of Segovia. A Green Infrastructure Plan. Plan that will have the structure of vías pecuarias as the protagonist.*

### PALABRAS CLAVE

Hermann Jansen, Patrick Abercrombie, Infraestructura verde, Vías pecuarias, Segovia.

### 1. INTRODUCCIÓN

La infraestructura verde es un concepto antiguo y sin embargo de plena actualidad. A escala urbana fue elemento destacado con distintas finalidades para Howard, Unwin o Arturo Soria o entre otros muchos urbanistas. Así Howard lo empleó en su modelo de ciudad ideal, “Una ciudad proyectada para una residencia y una industria sana; con una dimensión que haga posible un nivel pleno de vida social (...) circundada por un cinturón verde agrícola, y en el cual el total de los terrenos es de propiedad pública o de propiedad indivisa de la propia comunidad” (HOWARD, E., 1902)

Podemos ver como cien años después seguimos a vueltas con el concepto “La infraestructura verde es la red de espacios verdes multifuncionales, tanto existentes como de nueva creación, tanto rurales como urbanos, en la que se apoyan los procesos naturales y ecológicos y que es imprescindible para la salud y la calidad de vida de las comunidades sostenibles”.

Otra definición actual la encontramos en el Libro Blanco de Adaptación al cambio climático de la UE, “La infraestructura verde es la red interconectada de espacios naturales, incluidos terrenos agrícolas, vías verdes, humedales, parques, reservas forestales y comunidades de plantas autóctonas, así como espacios marinos

que regulan de forma natural los caudales de aguas pluviales, las temperaturas, el riesgo de inundaciones y la calidad del agua, el aire y los ecosistemas”.

Veremos a continuación dos planificaciones verdes, la de Berlín y la de Londres de principios y mediados del siglo pasado. A la pregunta de por qué elegir ejemplos tan alejados del actual respondo con contundencia, porque la planificación urbana es lenta, la ciudad se transforma muy despacio y sólo con ejemplos distantes en el tiempo podemos conocer el resultado de sus propuestas y dar así por buenas sus soluciones.

## 2. EL PLAN DE JANSEN PARA BERLIN

El crecimiento de Berlín a finales del siglo XIX estuvo marcado principalmente por consideraciones económicas. Se urbanizaron las áreas de menor rendimiento agrícola sin tener en consideración cuestiones como el paisaje o la preservación de elementos naturales de valor. De esta forma la ciudad creció sin planificación ocupando el territorio circundante. En los barrios burgueses centrales se crearon plazas, paseos y pequeños parques representativos; mientras tanto en contraposición en los distritos obreros el hacinamiento era la nota predominante.

En el año 1920 Berlín se anexiona ocho municipios de su alfoz, cincuenta y nueve municipios rurales y veintisiete distritos. Para la coordinación de esta nueva metrópoli se constituirá el *Ente Administrativo del Gran Berlín*. (SICA, P., 1978) No era éste el primer paso que daba la vieja ciudad para convertirse en metrópoli, en ciudad región. Ya en 1905 el Consorcio del Gran Berlín realiza un concurso para la reforma de las áreas centrales de Berlín y su conexión con las nuevas áreas periféricas. La ciudad empezaba a tomar conciencia de los problemas que planteaba el desbordante crecimiento incontrolado.

Las bases del concurso para el Gran Berlín establecían que la intervención en la ciudad se referiría a tres niveles distintos de actuación: el centro histórico, las áreas de ensanche que se extendían más allá de ese centro y la periferia de la ciudad. A este concurso se presenta el arquitecto Hermann Jansen. Jansen se sitúa generacionalmente junto a figuras como Sitte, Eberstadt, Fischer o Taut, que esbozaron las líneas del pensamiento urbano a finales del siglo XIX y principios del XX.

Jansen vence con su proyecto urbano el Gran Concurso de Berlín, Eberstadt y Möhring serán segundos. Fue la primera planificación general para Berlín y su comarca (*fig. 1*). En este proyecto y dentro del marco de la bases del concurso a las que nos hemos referido, el uso de los espacios libres cobró una especial importancia. El Plan Jansen realiza un detallado análisis de los espacios verdes proponiendo un gran anillo interior formado fundamentalmente por parques públicos, cementerios y pequeños jardines y un gran anillo exterior formado por bosques, campos, . . . , lagos. La sistematización de este sistema como infraestructura marcará en años posteriores el devenir de la ciudad. (*fig. 2*)

Entre el anillo interior y el anillo exterior se proyectaron corredores verdes, como el que a continuación veremos, el llamado *Tempelhofer Feld*, cuya finalidad era

generar un continuo del verde entre el densamente poblado centro y el anillo exterior que ofrecida las cualidades de campo (*fig. 3*). Como veremos el binomio campo-ciudad es protagonista en estas propuestas alemanas de principio de siglo e irá con ciertos matices generando toda una conciencia del “verde” en lo urbano a lo largo del pasado siglo. Esta misma idea y dentro de su propio contexto será desarrollada en Reino Unido por Unwin y más tarde por Abercrombie.

Las líneas básicas del plan en lo referido al espacio libre podrían esbozarse en tres. Como primera idea y dentro del primer nivel que solicitaba las bases del concurso, se propone la creación y apertura de ejes monumentales sobre la ciudad histórica, de forma que se genera una nueva trama de mayor escala, mayor monumentalidad. Es indudable la influencia de Camilo Sitte en el carácter morfológico en esta primera propuesta.

Como segunda idea y actuando esta vez sobre el ensanche, se propone el tipo de bloque de viviendas de no más de cinco plantas con enormes patios de manzana aptos para la ubicación de parques, espacios libres e incluso pequeños huertos (concepto de la *Randbebauung*), tal y como presentan hoy considerables áreas de las zonas de ensanche del Berlín construido a partir de 1910 y hasta la década de los cincuenta (*fig. 5*). Esta segunda propuesta será probablemente la que mayor difusión tendrá. Jansen al frente de la oficina municipal de urbanismo de la capital realizará años después, durante la República de Weimar, diferentes proyectos urbanos como *Tiergarten* o *Tegel* en las que se utilizará hasta la extenuación la tipología residencial propuesta para el concurso.

Como tercera idea y dentro de las propuestas de lo verde buscando ese ideal de ciudad jardín de Howard, plantea la previsión de cuñas, lenguas o pasillos verdes que comuniquen el centro de la urbe con la periferia conformada por el paisaje de las enormes extensiones de bosques, lagos, parques urbanos y colonias de villas, de manera que se pudiera pasear desde el centro de Berlín hasta sus alrededores, más de 15 ó 20 kilómetros, sin interferir con el tráfico rodado y sin abandonar el contacto con el paisaje natural así preservado, atravesando en algunos casos los propios bloques de viviendas o pasos situados a distinto nivel que el del tráfico rodado; este sistema de varios niveles ya había sido empleado por el paisajista Olmsted en su proyecto *Greensward* para Central Park. (GARCÍA ROIG, J.M., 2009).

Aparte de los tres niveles de actuación que definían las bases del concurso, el Plan de Jansen tiene la ventaja de ser concebido como un todo y como un plan de calado territorial. Tal y como vemos en el plano general (*fig.1*) en el que se muestra el territorio de la ciudad y su alfoz al completo, la estructuración de todo el conjunto se basa en la conjugación de dos sistemas: las redes y las zonas verdes. Esta nueva estrategia de control del territorio viene motivada por la evolución de las teorías del zoning que a principios del siglo pasado se estaba configurando. La novedad que reflejan estas teorías en el año 1910 es considerar la estructura de espacios libres como una zona más, y, por tanto, susceptible de ser controlada –y de controlar el crecimiento- (CARDENAS MAESTRE, I., 2009, p.21)

La propuesta de Jansen para el *Tempelhofer-Feld* viene a condensar las ideas antes enunciadas. El *Tempelhofer-Feld* es un paseo-jardín de los que comunican radialmente el centro con la periferia, se podría decir que es un **corredor verde** de los que unen campo y ciudad (*fig. 4*). Jansen propone en su proyecto la misma tipología que en el resto del ensanche, grandes manzanas abiertas con jardines y huertos en su interior. Los jardines se comunican entre sí y llegan a un gran parque-paseo que divide el conjunto en dos partes y, continuándose, comunicará las distintas zonas de la ciudad. En realidad este parque-paseo está concebido dentro de un proyecto más ambicioso, de mayor escala: una nueva **infraestructura verde para toda la ciudad** y el territorio (*fig. 5*). El sistema de zonas verdes que plantea se basa en un sistema radial y otro concéntrico. Las bandas concéntricas se utilizarán para la separación de las diferentes zonas urbanizadas. El otro sistema, radial, se basaba en la idea de que cada persona debería poder pasear desde el centro histórico de la ciudad hasta los grandes bosques que rodeaban Berlín bajo la sombra de un árbol (*fig. 6*). Por lo tanto, era necesario abrir grandes paseos verdes entre las zonas edificadas. (CARDENAS MAESTRE, I., 2009, p.12)

### 3. EL PLAN ABERCROMBIE PARA LONDRES

Del mismo modo que en la capital alemana se crea en 1920 el *Ente Administrativo del Gran Berlín*, sucede con la metrópoli inglesa en 1927 mediante el *Great London Regional Planning Committee* (JACSON,F., 1986) La idea es la misma, impulsar el planeamiento regional de la capital mediante proyectos planificados a nivel territorial. Destacado miembro del Comité será Raymond Unwin. Su importancia radica en que fijará las bases para el nuevo proyecto de desarrollo a escala territorial, que serán por un lado la descentralización de población mediante la creación de la *Garden City* de Howard, y por otro lado la preservación del suelo circundante con sus valores naturales como medio de control del crecimiento mediante lo que vendrá a llamarse el *Green Belt*.

Para Unwin, las ciudades deben crecer completando la estructura previa y generando nuevos núcleos mediante ciudades jardín (*fig. 7*). Así lo experimenta en *Letchworth* (1904) y *Welwyn* (1920). Su máxima área de expansión se limitará mediante la creación de un anillo verde que dotará a la población de espacios de esparcimiento y contacto con la naturaleza al mismo tiempo que controlará el crecimiento en mancha de aceite. (RASMUSSEN, S.E., 1934).

El primer embrión para la creación del *Green Belt* de Londres fue la adquisición por la administración de extensas superficies de terreno en las proximidades de la metrópoli (*fig. 8*). Una adquisición programada y costosa que supuso en torno las 7.500 hectáreas de suelo (THOMAS, D., 1970) De forma posterior y para su protección se promulga el *Green Belt Act* (1938), ley que salvaguardaba los terrenos adquiridos por el erario público impidiendo su uso para la edificación. El

<sup>2</sup> Green Belt Act (1938). Introduction: “An Act to establish the Infrastructure Planning Commission and make provision about its functions; to make provision about, and about matters ancillary to, the

edicto fijará las condiciones que deberán tener los terrenos para que sean conservados y convertidos en *Green Belt*, reforzará el papel de las autoridades locales al hacerlas responsables del proceso de gestión, especificará las restricciones edilicias y determinará las obligaciones y derechos de los propietarios privados, así como los usos permitidos dentro de sus límites.<sup>2</sup>

En base a este marco de planificación y bajo un escenario desolador consecuencia de la primera fase de bombardeos alemanes, resulta apremiante planificar la reconstrucción inmediata de Londres y por extensión del país. Abercrombie verá en este contexto de devastación una oportunidad histórica para la reconstrucción y renovación radical del territorio. El primer paso será la redacción del Plan para el Condado de Londres (1943) al que le seguirá la elaboración del Plan para el Gran Londres (1944), documento guía para el desarrollo del Londres de posguerra. Regido por el principio de descentralización, tendrá como objetivo fundamental mejorar las condiciones de habitabilidad de cada una de las partes que configurarán el Gran Londres, fijando una serie de densidades netas deseables y reducir la concentración industrial en el área londinense causante de un grave problema de transporte y de la expansión incontrolable de la metrópoli (ABERCROMBIE, P., 1945).

El diseño del nuevo sistema metropolitano del Gran Londres seguirá un esquema muy parejo al que había planteado Abercrombie en 1913 para el Plan de Dublín; se basará en una estructura de cinturones concéntricos que encerrará el tejido urbano de Londres en cuatro anillos (ABERCROMBIE, P., 1945): un primer anillo urbano interior o *Inner Urban Ring*, en contacto directo con la periferia londinense, cuya congestión requiere una disminución de la densidad edificatoria o lo que es lo mismo, un éxodo de 400.000 habitantes; un anillo suburbano o *Suburban Ring* que será el encargado de absorber el desbordamiento de Londres y donde se requerirá el blindaje de cuñas y zonas verdes para asegurar unos niveles adecuados de densidad; un anillo verde o *Green Belt* que incluirá todos aquellos terrenos adquiridos a través del *Green Belt Act*. Siguiendo los criterios de la propuesta de la corona verde de Unwin, fijará unos objetivos claros para este anillo: frenar la expansión continua de Londres, proveer al área metropolitana de zonas de recreo y proteger la actividad agrícola. Por último, el anillo exterior u *Outer Country Ring* configurará la órbita más externa de esta estructura concéntrica y absorberá una parte muy significativa de la actividad industrial y el grueso de la población. La descentralización territorial se efectuará de dos maneras: mediante el crecimiento de pueblos existentes y mediante la fundación de nuevas ciudades-satélite o *New Towns* o *Ciudades Jardín* al estilo de Howard. (*fig. 9*)

Plan para el Gran Londres supondrá la culminación de la carrera profesional de Abercrombie. Esta obra, síntesis y realización práctica de toda esa serie de manifiestos, teorías y propuestas que se han ido planteando desde finales del XIX,

authorisation of projects for the development of nationally significant infrastructure; to make provision about town and country planning; to make provision about the imposition of a Community Infrastructure Levy; and for connected purposes(...).”

constituirá una de las contribuciones más importantes para la práctica del planeamiento de infraestructura verde. Su aprobación en 1946 significará la puesta en práctica de una serie de principios, que serán los que fundamenten el futuro modelo de ordenación territorial de Inglaterra: Mayor control público sobre el uso del suelo, análisis del territorio como paso previo a la ordenación territorial de una región, creación de nuevas ciudades como principio hacia una organización equilibrada y racional del aparato, productivo y residencial, conectadas a un sistema eficiente y jerarquizado de transporte, implantación del *Green Belt* como herramienta destinada a dirigir y limitar el desarrollo urbano a la vez que protege el campo circundante. (LOPEZ, S. ,2013)

## 4. INFRAESTRUCTURA DE LO VERDE PARA SEGOVIA.

### 4.1 INTRODUCCIÓN.

De todo lo dicho anteriormente podríamos sintetizar dos ideas, por un lado los instrumentos formales con los que contó Jansen y por otro lado los instrumentos de gestión que afianzaron el éxito de los *Green Belt*.

Si analizamos los instrumentos de lo verde con los que contó Jansen en su Plan de Berlín a escala global, podríamos decir que son tres, un anillo, una cuña y un corredor. También diríamos que tanto los anillos, como las cuñas y como los corredores están formados por vegetación, caminos y/o cursos del agua. Un anillo que rodea, limita y crea horizonte. Una cuña que penetra, une y fusiona; y finalmente un corredor, cuyo origen es una cuña verde que se estrecha, y que nos lleva, de forma intencionada, hasta el ansiado anillo verde desde el centro de la ciudad.

Es patente que el secreto del éxito del *Green Belt* anglosajón es la protección legal con la que contó desde su origen y el hecho de que gran parte del suelo fue comprado por la hacienda pública de tal forma que pudo defender su destino desde la ventajosa posición de ser titular del suelo. Protección legal del uso, tal y como observamos en *Greater London Plan* de Abercrombie, y la titularidad del suelo (*fig.8*). Sin olvidar también el movimiento social que lo acompañó desde su origen

### 4.2 LA PLANIFICACIÓN PREVIA EN LA CIUDAD DE SEGOVIA.

Antes de que la ciudad tuviese planificación urbana el arbolado que rodea el recinto amurallado ya contaba con un reconocimiento oficial debido a su elevado valor como elemento integrante del paisaje urbano de la ciudad histórica. Dos disposiciones generales declaran y protegen un incipiente anillo verde. A la protección del monte del Pinarillo de la Cuesta de los Hoyos mediante Real Decreto en 1928, se une la declaración del Paraje Pintoresco del arbolado y alamedas de ciudad en 1947. (BOE 23-4-1947) (*fig.10*).

Este reconocimiento ha permitido la salvaguarda y creación de un cinturón verde para el recinto amurallado más allá de la planificación urbana. Una imposición que cualquier planificador debía aceptar en su proyecto urbano como prescripción legal.

<sup>3</sup> Memoria del PGOU de Segovia (1952) Aprobado en 1954. p.18. “En la actualidad Segovia tienen como espacios verdes, pequeños jardines públicos. Estos pequeños jardines son: El parque del Alcázar, los jardines de la plaza de la Merced, El paseo del Salón, los jardinillos de San Boque y jardines de Villa Ángela; y como zonas verdes interesantes, La Vega del Paseo de la Alameda, el Pinarillo y las praderas de los depósitos de agua. Con la repoblación de las laderas del Cementerio y el pequeño jardín que proyectamos de nueva instalación en la calle de Almira delante del punto donde se inicia el Acueducto y la cuña verde comprendida entre la Carretera de Arevalo, carretera de Boceguillas y la carretera de la Granja, cuyo trazado debe ser origen de un proyecto especial por su importancia, queda la ciudad con suficientes espacios libres y verdes, para atender a la población de Segovia en este

Este cinturón tiene la finalidad de poner en valor el recinto amurallado, es decir potenciar su monumentalidad, mejorando la calidad estética de su entorno. Del mismo modo que sucedió en las ciudades de Reino Unido con los *Green Belt* mediante la el *Green Belt Act* en 1938, Segovia también contó con protección legal de sus espacios verdes periurbanos antes de la planificación urbana.

Si el Plan del Gran Berlín, primera planificación global de la ciudad, como hemos visto es del año 1910, Segovia no tuvo su primera planificación general hasta mediados del pasado siglo. En 1954 se aprueba el primer Plan de Ordenación Urbana para la ciudad. Este plan no articula un Sistema de lo verde. Si no que se limita a señalar los parques existentes y el previamente delimitado y protegido cinturón verde de la ciudad histórica. No existe articulación entre ellos. No existe un continuo. Lo verde no es entendido como un Sistema en este primer intento de planificación. La memoria del Plan bajo el epígrafe de *jardines y parques*<sup>3</sup> hace una descripción de lo existente y algún pequeño proyecto a realizar. El criterio es cuantitativo, se tiene en cuenta si el número y dimensión de los parques son suficientes para la población sin mayor ambición. La planimetría por su parte se limita a señalar y delimitar la situación de los parques. (*fig. 11*) y (*fig. 12*) A este Plan seguirían los de 1964 y 1984 que no aportan nada en este aspecto.

En el año 2.005 la Junta de Castilla y León aprueba la Directrices de ámbito subregional de Segovia y su entorno (DOTSE), este instrumento de Ordenación del Territorio sienta las bases pormenorizadas para la regulación del suelo rústico en los 21 municipios que abarca, entre ellos Segovia. Es por ello que en el vigente PGOU, aprobado en el año 2.007, el suelo rústico ha sido rigurosamente categorizado. Así encontramos suelo rústico con protección natural, protección agropecuaria o de entorno urbano. Sin embargo aún siguen sin funcionar como sistema.

En el PGOU de 2007 las vías pecuarias tienen un tratamiento especial en suelo urbanizable. Al acercarse al núcleo de Segovia adoptan la trama destinada a espacios libres públicos y aumentan en anchura, adquiriendo la configuración de auténticas cuñas verdes en semejanza a las de Berlín o Frankfurt. No es decisión del planificador. Se trata de nuevo de una imposición de una norma<sup>4</sup> que obliga a que las vías pecuarias se integren como espacios libres en los nuevos desarrollos, pues esta es la figura que mejor encaja en su especial régimen de protección<sup>5</sup>. Pero sea de una manera o de otra, lo cierto es que ahora Segovia cuenta con dos grandes cuñas verdes en sus nuevos desarrollos que permiten cierta transición suave entre lo urbano y el campo. Las correspondientes al Cordel de Palazuelos y al Cordel de Santillana.

servicio. Entre otros pequeñísimos jardines como son, el de la Plaza de los Caldos, el de la Plaza de los Huertos y el de la Plaza de Colmenares, que si por su superficie no tienen gran importancia, por su carácter romántico bien merecen mencionarse.”

<sup>4</sup> Ley 4/2015, de 24 de marzo, del Patrimonio Natural de Castilla y León. art.21 “Cuando estén situados en entorno urbano, las vías pecuarias y el dominio público hidráulico se calificarán como dotaciones urbanísticas públicas no constructivas, preferentemente de espacios protegidos o espacios libres, al objeto de garantizar la compatibilidad entre su conservación, sus usos legales y su integración en la trama urbana.”

<sup>5</sup> Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias.

### 4.3 PROPUESTA DE INFRAESTRUCTURA VERDE PARA SEGOVIA

Nuestra propuesta para la Infraestructura verde de Segovia utilizará los mismos elementos formales que el Plan de Jansen: anillos perimetrales que rodean la ciudad, corredores que permiten llegar desde el centro a la periferia y cuñas que incorporan lo natural al paisaje urbano. Por otro lado, se tendrá muy en cuenta la titularidad del suelo, haciendo incapié en aquellos que ya son de titularidad pública.

Los elementos que forman nuestra propuesta de Infraestructura verde para Segovia son dos anillos verdes, uno interior para la ciudad histórica y otro exterior para los nuevos desarrollos, una serie de corredores verdes radiales, así como parques y dotaciones urbanas, todos ellos en conexión.

#### 4.3.1. El Cinturón de la Ciudad Histórica.

El cinturón verde de la ciudad histórica rodea al recinto amurallado (*fig.13*). Es un espacio de singular valor histórico, ambiental y paisajístico. La parte vieja de la ciudad comprendida dentro del antiguo recinto amurallado fue declarado conjunto histórico en 1941, del mismo modo, que como antes decíamos, las alamedas y arboledas que lo rodean fueron declaradas paraje pintoresco seis años después.

Este primer anillo verde está formado por los valles del Eresma y del Clamores, junto con una serie de parques y arboledas periurbanas en continuidad. Así nos encontramos al norte iniciando la ruta desde la plaza de Artillería al parque de Santa Lucia y siguiendo el Cordel de Santillana continuaríamos por el Paseo de Santo Domingo, la alameda del Parral y finalmente tras cruzar el puente de la Castellana, la alameda de la Fuencisla. Todos ellos en el valle del Eresma. Es importante señalar que además del arbolado se salpican por el camino huertos de hortalizas y frutales. Este espacio es considerado en las DOTSE, un Área de singular valor Ecológico (ASVE 17).

Desde el mismo puente de la Castellana encontramos el inicio de la ruta por el Valle del Clamores, que fue fruto de una operación de puesta en valor, a finales del siglo pasado, mediante un Plan Especial de Protección<sup>6</sup>. Allí encontramos el Parque del Valle del Clamores y en lo alto el Parque del Pinarillo.

Este primer cinturón, ya reconocido desde el primer planeamiento urbano, está en excelente estado de conservación. La titularidad del suelo es público en un alto porcentaje.

#### 4.3.2. El Cinturón Verde Exterior

Por su parte el cinturón exterior que proponemos está formado al oeste por el Arroyo Tejadilla y al este por el valle del río Eresma. Cierran al sur un gran espacio

verde sobre los suelos urbanizables que actuará de amortiguador sobre la carretera de circunvalación SG-20. Este suelo deberá ser obtenido con el desarrollo de los sectores.

Entre ambos cinturones, al sureste de la ciudad, sobre la mesa denominada *las lastras*, se reserva una gran superficie de suelo privado para su uso agrícola de secano. (*Fig. 14*)

#### 4.3.3. Los corredores y cuñas verdes.

Las vías pecuarias tienen un destacado papel como corredores y cuñas verdes en esta propuesta de Infraestructura verde para Segovia en consonancia con la *Estrategia Paneuropea de Diversidad Ecológica y Paisajística y por la propia Estrategia Territorial Europea*.<sup>7</sup>

Los corredores verdes al este y oeste de la ciudad estructurarán el anillo verde exterior, dotándoles de caminos para transeúntes y bicicletas. Al este, la *colada del Puente Martinete* transcurre paralela al valle del Eresma, constituyendo un corredor de primera entidad, de nuevo Área de singular Valor Ecológico (ASVE17). Al oeste, la *colada de Tejadilla* hace lo propio con *el arroyo del Valle Tejadilla* estructurando al oeste el anillo verde exterior.

Sin embargo, los dos corredores que resultan más importantes en este Plan son los Cordeles de Santillana y Palazuelos. Su importancia estriba por un lado que al igual que el *Tempelhofer-Feld* constituirán un paseo-jardín de los que comunican radialmente el centro con la periferia, uniendo campo y ciudad. Pero además al igual que los *Green Belt* anglosajones, las vías pecuarias se han mantenido en el tiempo y han perdurado debido a su especial régimen de protección y su titularidad pública.

### 4.4 EL CORDEL DEL SANTILLANA COMO PARTE INTEGRANTE DEL NUEVO SISTEMA DE INFRAESTRUCTURA VERDE DE SEGOVIA.

El Cordel de Santillana es la Gran Vía, los Campos Elíseos de Segovia y su Tierra. De norte a sur forma la columna vertebral de Segovia pues, además de ser la Ctra. de Arévalo, canaliza este cordel el ganado trashumante desde la tierra Llana cerealista de la alta Castilla hasta los pastos veraniegos de la sierra de Segovia o, en invierno, hasta el ubérrimo Real Valle de la Alcudia en la provincia de Ciudad Real, tras cruzar los históricos pastos de Campo Azlávaro, de la Tierra de Madrid y el mítico puente de Alcántara. (ALPENS, J., 2000.)

Para poder comprender la importancia del Cordel de Santillana en nuestro Plan de Infraestructura verde para Segovia vamos a hacer un recorrido por el mismo desde el piedemonte de la Sierra de Guadarrama hasta el Santuario de la Fuencisla.

*corredores biológicos definidos por la Estrategia Paneuropea de Diversidad Ecológica y Paisajística y por la propia Estrategia Territorial Europea. En particular las Comunidades autónomas podrán utilizar estos corredores ecológicos, o la definición de áreas de montaña, con el fin de mejorar la coherencia ecológica, la funcionalidad y la conectividad de la Red Natura 2000.*"

<sup>6</sup> Plan Especial de Protección del Clamores-Pinarillo, BOP 12/6/1997

<sup>7</sup> Preámbulo de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. "Se incorporan a la planificación ambiental o a los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales, los corredores ecológicos, otorgando un papel prioritario a las vías pecuarias y las áreas de montaña. Estos corredores ecológicos deben participar en el establecimiento de la red europea y comunitaria de

Un camino de 14,5 kilómetros de longitud y una anchura media de 37,50 metros. (Fig. 15)

El Cordel tiene su entrada al municipio de Segovia desde el de San Ildefonso, en el sitio de *la Fuencuadrada y Tierras Nuevas*, al piedemonte de la *Mujer Muerta* en la Sierra de Guadarrama. Estos primeros parajes forman parte del Lugar de Interés Comunitario y Zona de Especial Protección de la Aves *Sierra de Guadarrama* (ES0000010, ES4160109, pertenecientes a la Red Natura 2000<sup>8</sup>). Es un área muy rica y compleja desde el punto de vista ecológico y paisajístico, incluye encinares densos, dehesas de encina, dehesas de fresno y masas mixtas de encina y melojo, todos en óptimo estado de conservación (DOTSE, 2005).

Nada más entrar en el municipio de Segovia observamos a la derecha las ruinas del *Rancho de Santillana*, con su gran patio para el esquilero y diversas dependencias. El Rancho está situado estratégicamente lindando con el Cordel y la Cañada Real Soriana que atraviesa en dirección este-oeste nuestro camino hacia Segovia.

Continuamos el camino en dirección noroeste y comenzamos a divisar al fondo la primera silueta de Segovia. El terreno se vuelve yermo al cruzar sobre el puente de la línea del tren de alta velocidad Valladolid- Madrid, sin tan siquiera aprovechamiento a diente y así continua hasta la carretera de circunvalación SG-20. Aquí es donde comienza nuestro cinturón verde exterior, y donde el Cordel se convertirá con el desarrollo del Sector de Suelo urbanizable *Prado Bonal*, en una gran cuña verde. El sector prevé formar un gran parque urbano en forma de cuña que tendrá como eje el Cordel y contará con una superficie aproximada de 4 hectáreas, conectando ciudad y campo.

Y por fin el Cordel se convierte en calle, la llamada Ctra. de San Rafael. Aquí constituía el límite sur del Descansadero de la Dehesa de Segovia, que se mantuvo

---

<sup>8</sup>Red de LIC (Lugares de Importancia Comunitaria, futuras ZEC -Zonas de Especial Conservación-) de la provincia de Segovia Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. (Trasposición de la Directiva 92/43/CEE)

Red de ZEPA (Zonas de Especial Protección para las Aves) de la provincia de Segovia. Directiva 79/409/CEE del Consejo, de 2 de abril de 1979, relativa a la conservación de las aves silvestres

<sup>9</sup> Su descripción completa se encuentra en el Proyecto de Clasificación de Vías pecuarias de término municipal de Segovia. Ministerio de Agricultura. 1947.

<sup>10</sup> Centenares de miles de ovejas que muchos años sobrepasaban el millón circulando por las vías pecuarias con sus miles de pastores, caballos, mulas, burros, vacas, perros careas, perros mastines que necesitaban un lugar atrayente, agradable y amplísimo, con aguas abundantes, que sirviese de mercado, sala de exposiciones, y lugar de encuentro. De ahí la justificación de una Dehesa de 23 hectáreas de superficie, Dehesa en la que terminan y de la que parten todas las vías pecuarias de Segovia. ALPENS, J., 1992.

<sup>11</sup> «Y desde ella [Avila] hacia Segovia, hay cincuenta millas al oriente. Segovia no es una ciudad [madinat] sino que está formada por muchas aldeas [quran] cercanas y tiene los edificios juntos unos con otros. En ella viven muchos hombres aptos para formar una escolta: todos ellos pertenecen a la caballería del rey, señor de Toledo. Son dueños de cosechas y yegadas, famosos en el combate por su resistencia en la lucha y fuertes en terrenos montañosos. Desde Segovia a Tudela hay cien millas entre

integro hasta el S. XIX. Una enorme Dehesa de más de 23 has de la que hoy queda como testimonio el pequeño parque del cuartel de la Guardia Civil<sup>9</sup> (Real Dehesa de Enrique IV de Segovia). Doscientos treinta mil metros cuadrados de descansadero, tan enorme superficie explica la importancia de la Segovia ovejuna, más de un millón de cabezas de ganado al año llegaron a hacer uso de esta instalación.<sup>10</sup>

A continuación llegamos a la Calle José Zorrilla, denominada antiguamente Camino Real de los Arrabales o Calle Real del Mercado, pues Segovia no es ciudad sino un conjunto de aldeas o arrabales<sup>11</sup>. La calle José Zorrilla junto a la Calle Real en el Recinto amurallado son las dos calles comerciales por excelencia desde el siglo XV<sup>12</sup>. Continuamos, ya con las estrecheces propias de la ciudad del alto medievo, por la calle Puente Muerte y Vida y la calle San Francisco, hasta llegar a la Plaza del Azoguejo. Allí donde tenía lugar un mercado semanal.

Será objeto del Pan de infraestructura verde de Segovia el poner en valor este recorrido por las calles históricas de los arrabales de Segovia para mostrar su pasado ovejuno y dotarles de una necesaria infraestructura verde hoy apenas presente.

En este punto, en la plaza del Azogue menor o Azoguejo, es donde nuestro Cordel intersecta con el Cinturón verde de la Ciudad Histórica, y se funde con él en su recorrido norte camino del Arco de la Fuencisla a través del valle del Eresma. Recorriendo el perímetro de la ciudad vieja declara patrimonio UNESCO.

El recorrido comienza en la calle Santo Domingo de Guzmán a cuya margen derecha dejamos el Parque de Santa Lucia, para continuar por el Paseo y Parque de Santo Domingo que cuenta con casi mil olmos<sup>13</sup>, doscientos arces blancos, ailantos, fresnos, abedules, robinias, olmos de Siberia, y un sinfín de especies más. Destaca a la derecha la alameda del Parral, parque histórico que tiene su origen en el siglo XVI<sup>14</sup>, destacan los más de doscientos olmos, doscientos castaños de indias y más de cien álamos negros. Y tras cruzar el Puente de la Castellana, la Alameda de la

*levante y mediodía y desde Tudela a Zaragoza hay cincuenta millas. Este es el camino total desde Salamanca a Zaragoza.* » Descripción de Segovia según Al Idris, en torno al 1150

<sup>12</sup> La arteria de los arrabales del sur era la calle Real de los Arrabales, conocida también por calle Real del Mercado, hoy José Zorrilla que enlazaba las parroquias de Santa Columba, Santa Eulalia y Santo Tomás. Arrancaba en el Azoguejo y concluía en El Mercado, ya camino hacia Madrid. En realidad esta calle no era sino la prolongación de la Calle Real intramuros, por lo que podemos considerarlas a ambas como un largo eje ininterrumpido que se extiende desde el Alcázar hasta los baldíos del Arrabal Grande. RUIZ HERNANDO, J.A. (1982)

<sup>13</sup> Por 1828 se trabajaba por la zona de la Alameda de Santa Cruz (hoy llamada paseo y parque de Santo Domingo de Guzmán) (YOLDY, L., 1990, p.98)

<sup>14</sup> A partir del siglo XVI y casi hasta nuestros días, existen numerosos testimonios y documentos que nos permiten seguir todo el proceso de construcción y mejoras de la alameda del Parral: «Las povedas que los canónigos poseían en el Soto Real, se vieron acrecentadas a mediados del siglo con una orden del Ayuntamiento: “En las riberas de los ríos se pongan e planten saezes e alamos e otros árboles y en otras partes se planten montes e pinares porque ay mucha falta dellos en la tierra de la dicha cibdad.” Un año después, en 1560, se comisiona a Pedro Gómez para que en la ribera del río junto al camino que agora se haze desde el monasterio de los Huertos al monasterio del Parral haga poner y que se pongan y planten todas las posturas de povos fresnos e otros arboles.» (YOLDY, L., 1990, p.100)

Fuencisla, en el santuario de su nombre, con sus más de doscientos olmos. Y proseguimos camino a Arévalo atravesando el arco de la Fuencisla, no sin antes pasar por Santa María la Real de Nieva.

## **5. CONCLUSIONES**

Aunque alejadas en el tiempo y en el espacio de nuestro objeto de estudio tanto el Plan Jansen, con su morfología, como el Plan de Abercrombie, y la gestión de los *Green Belt*, nos han permitido encontrar el camino que establezca unas bases para un Plan de Infraestructura verde para Segovia. Un anillo exterior y un anillo interior atravesados y formados por innumerables caminos de ovejas y cursos de agua.

Al mismo tiempo nos ha permitido identificar esos aspectos en nuestro cordel. Su configuración como corredor y cuña verde y la titularidad del suelo y su protección legal son las claves que hemos manejado. Aunque la potencialidad del Cordel de Santillana también la define su posición estratégica con la ciudad y el territorio así como los bellísimos espacios que atraviesa.

## BLIOGRAFIA

- ABERCROMBIE, P. (1945). *Greater London Plan 1944*. London: HMSO.
- ALPENS, J. (2000) *El paisaje y la memoria. Dehesa del alto Clamores*. Segovia: Excmo. Ayuntamiento de Segovia.
- CÁRDENAS MAESTRE, I. (2009) *Lo verde como regenerador social en las teorías urbanas de principios del siglo XX*. Villanueva de la Cañada: AXA, Una revista de arte y arquitectura. Universidad Alfonso X el Sabio.
- GARCÍA ROIG, J.M. (2009) *Berlín: Arquitectura y ciudad en los últimos cien años (1910-2009)*. Madrid: Cuaderno de Notas. UPM.
- HOWARD, E. (1902) *Garden Cities of to-Morrow*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- JACSON, F. (1986) *Sir Raymond Unwin, Architect, Planner and Visionary*. London: A. Zwemmer.
- LOPEZ, S. (2013) *EL GREEN BELT INGLÉS. De la contención edilicia al valor del paisaje*. Barcelona: tesis doctoral. UPC.
- PISÓN, E. M. (1976). *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- RASMUSSEN, S.E. (1934) *Londres, ciudad única*. Madrid: *Arqui/temas*, número 31.
- RUIZ HERNANDO, J. A. (1982) *Historia del Urbanismo en la ciudad de Segovia del siglo XII al XIX*. Segovia: Excmo. Diputación Provincial de Segovia, Excmo. Ayuntamiento de Segovia.
- SICA, P. (1978) *Historia Del Urbanismo. 6, El Siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- THOMAS, D. (1970). *London's Green Belt*. Londres: Faber and Faber Ltd.
- YOLDI, L. (1990). *Entorno y paisaje de una ciudad histórica, Segovia*. Madrid: Ministerio de Obras públicas y urbanismo.
- Green Belt Act (1938).
- Memoria del PGOU de Segovia (1952) Aprobado en 1954.

## IMÁGENES (B/N y Color)

- Figura 1. Plan Territorial. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Übersichtsplan 1:60000*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 29,50 x 38,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20523)
- Figura 2. Plan Territorial y Vegetación. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Übersichtsplan 1:60000*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 35,00 x 35,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20541)
- Figura 3. Plan Gran Berlin. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Übersichtsplan*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 250,00 x 290,00 cm (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20513)
- Figura 4. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 61,00 x 42,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20555)
- Figura 5. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 50,00 x 45,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20566)
- Figura 6. *Typ einer Kleinsiedlung Buckow Rudow*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin 1910 (1909) Perspektivische*. Reprofotografía. Tinte color sobre foto sobre papel. 14,00 x 21,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20526)
- Figura 7. Propuestas de descentralización de Howard (1898), Unwin (1929-33) y Abercrombie (1944) respectivamente. (Fuente: *Cities of tomorrow*; Hall, Peter.)
- Figura 8. Adquisición de suelo para uso público. Greater London Plan (1944) (Fuente: - "Greater London Plan 1944"; Abercrombie, Patrick.)
- Figura 9. Clasificación de la calidad del suelo en el Greater London. (Fuente: "Greater London Plan 1944"; Abercrombie, Patrick.)
- Figura 10. MOPU, Cinturón Verde de Segovia, 1975. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes (Fuente: Archivo municipal de Segovia)
- Figura 11. Detalle cinturón verde del recinto amurallado. Plano del PGOU de Segovia (1952). Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)
- Figura 12. Detalle arbolado propuesto para el cementerio. Plano del PGOU de Segovia (1952). Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)
- Figura 13. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. El Cinturón Verde del Recinto Amurallado. (Fuente: Elaboración propia)
- Figura 14. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. (Fuente: Elaboración propia)
- Figura 15. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. El Recorrido del Cordel de Santillana. (Fuente: Elaboración propia)

Figura 1. Plan Territorial. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplán 1:60000. Reprofotoğrafie. Tinte farbíg über Foto auf Papier. 29,50 x 38,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20523)

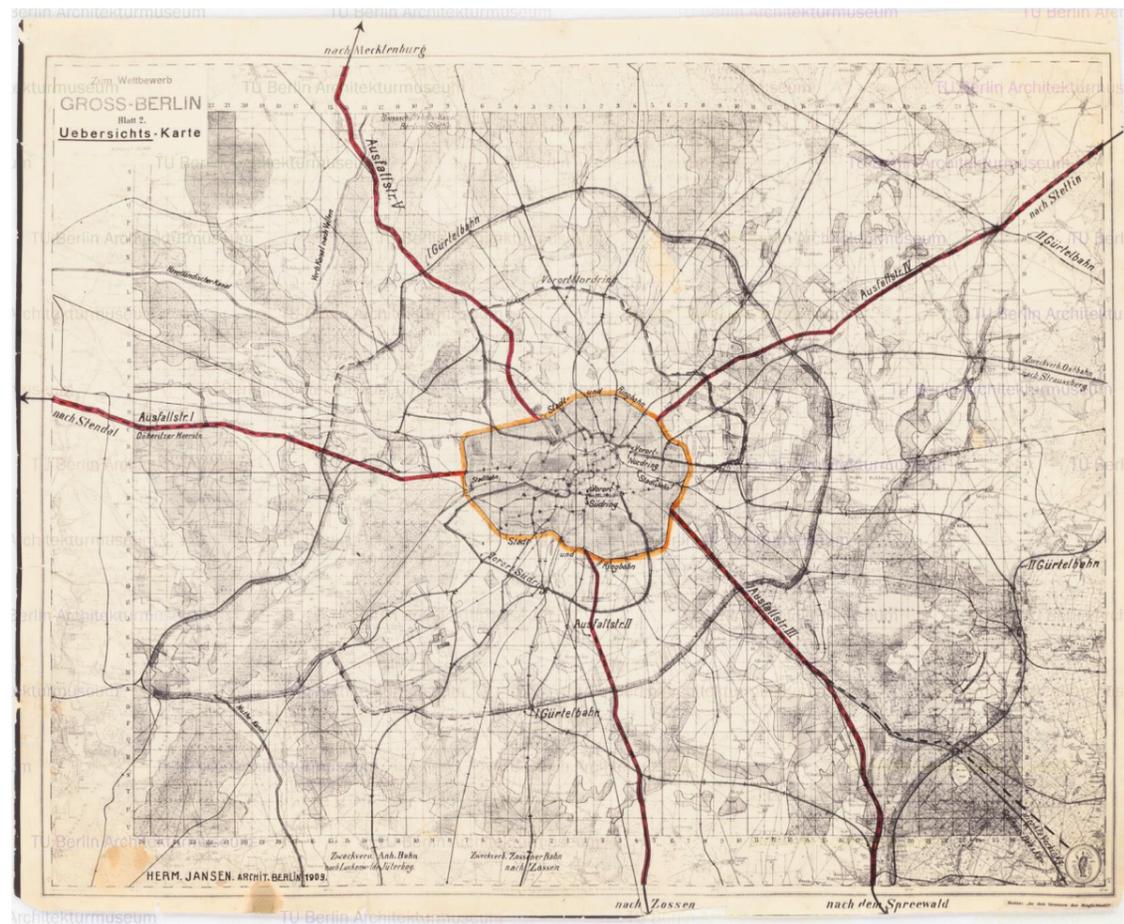


Figura 2. Plan Territorial y Vegetación. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplán 1:60000. Reprofotoğrafie. Tinte farbíg über Foto auf Papier. 35,00 x 35,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20541)

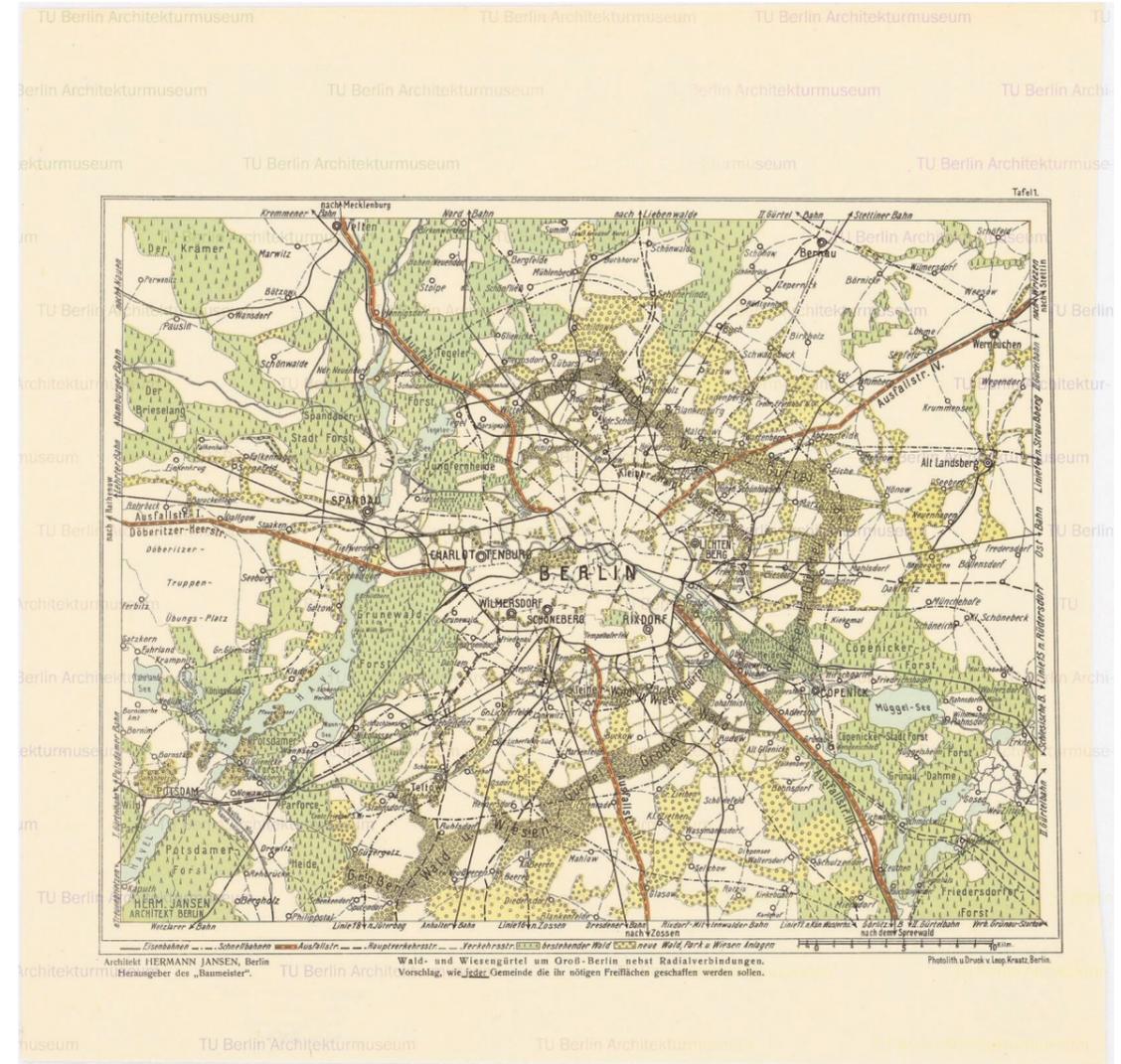


Figura 3. Plan Gran Berlin. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan . Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 250,00 x 290,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20513)

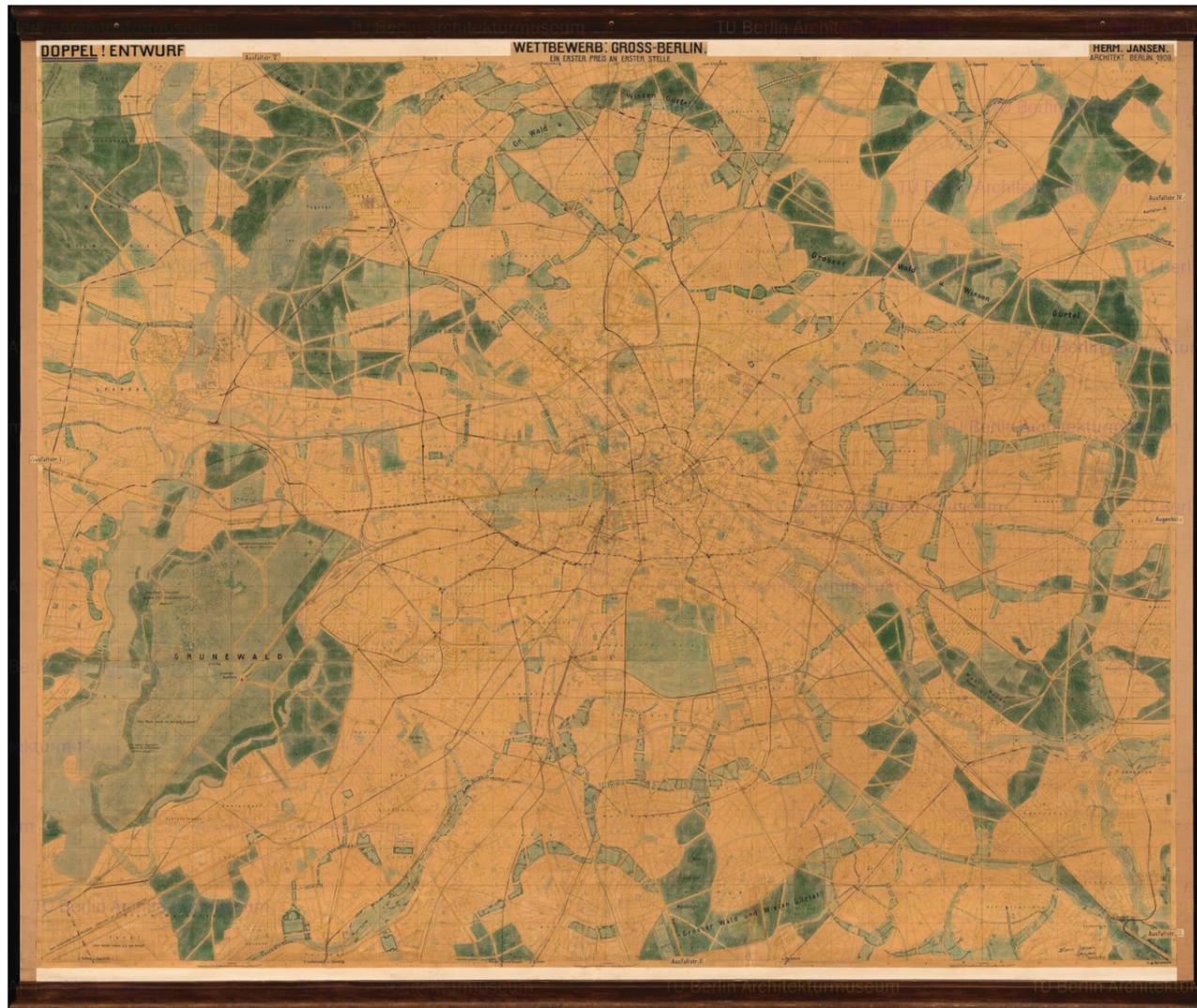


Figura 4. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000 . Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 61,00 x 42,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20555)

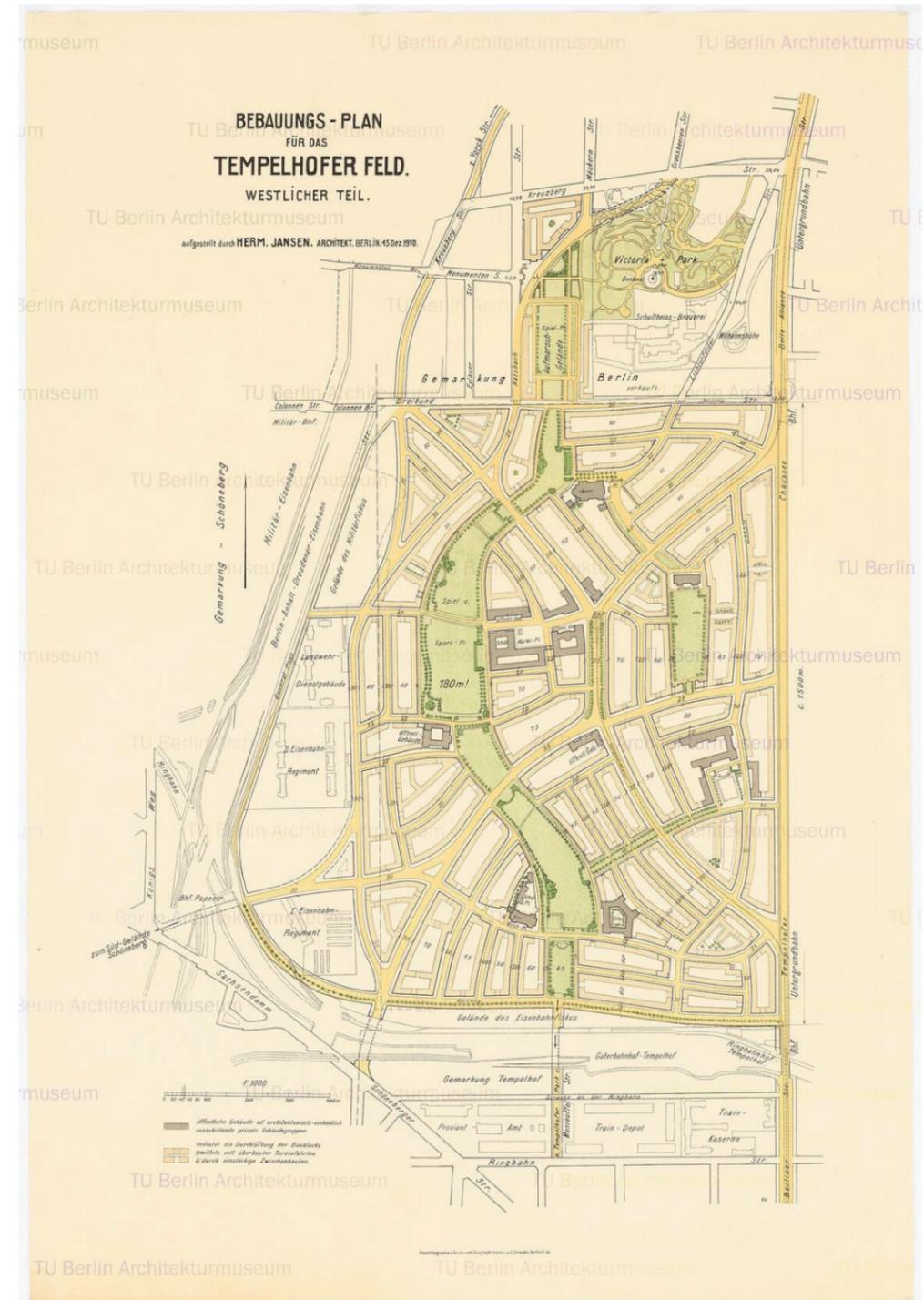


Figura 5. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld.* Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 50,00 x 45,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20566)

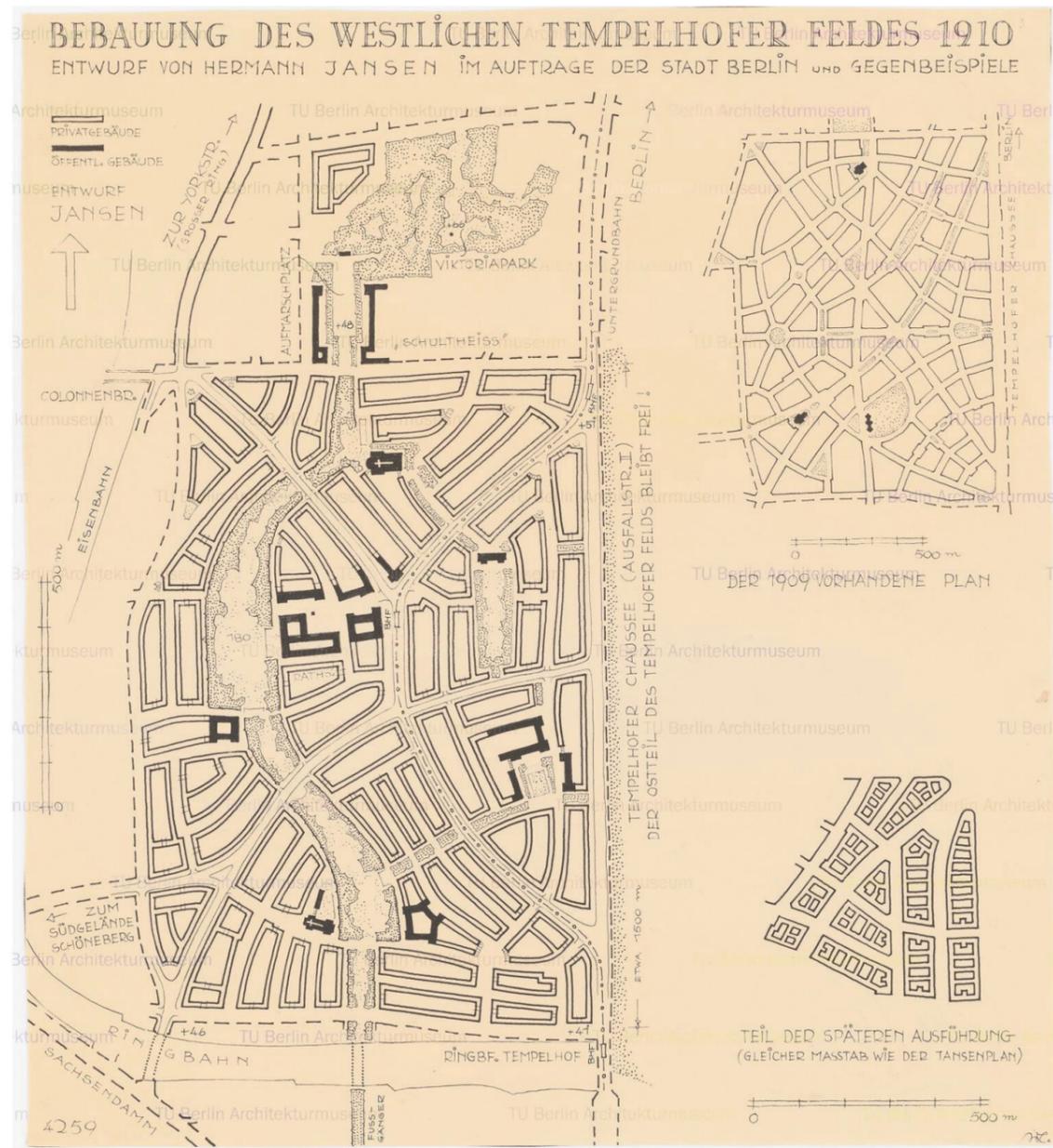


Figura 6. *Typ einer Kleinsiedlung Buckow Rudow.* Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Perspektivische. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 14,00 x 21,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20526)

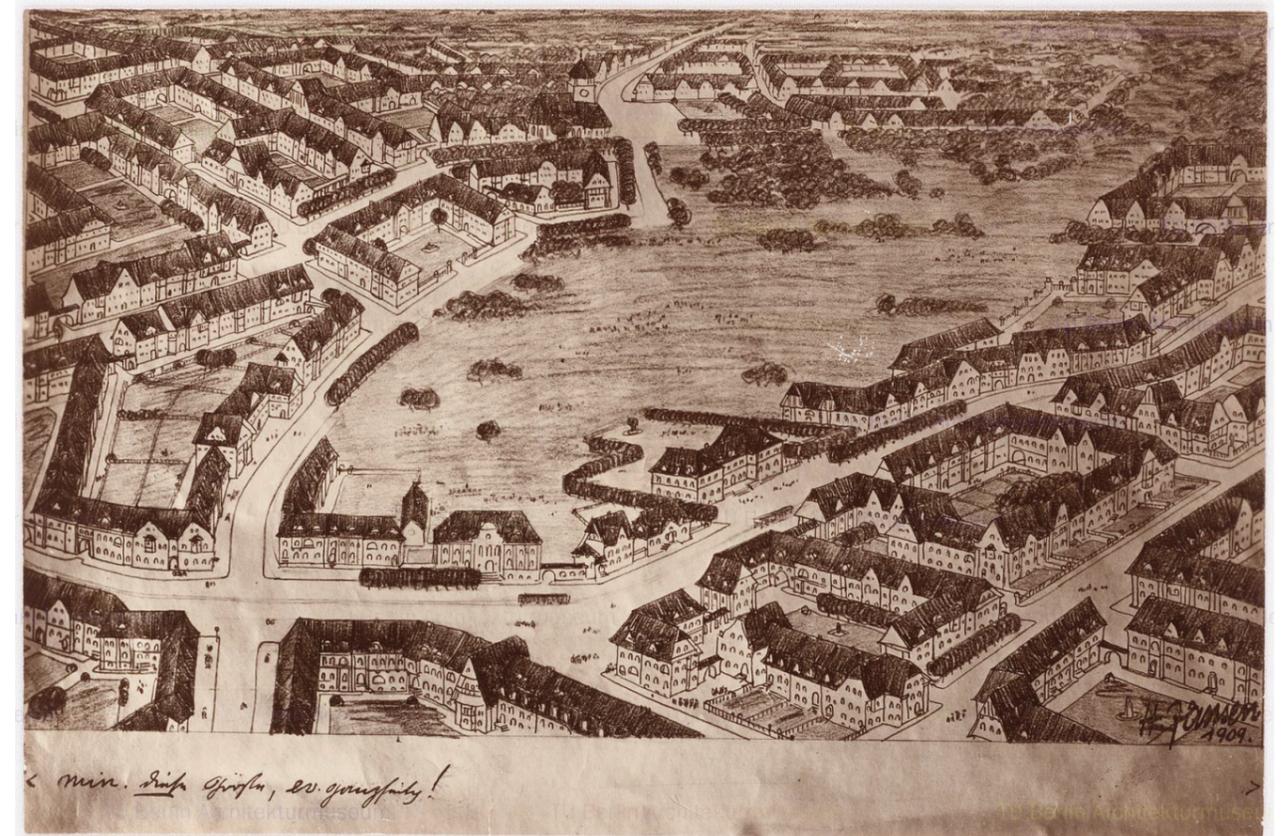


Figura 7. Propuestas de descentralización de Howard (1898), Unwin (1929-33) y Abercrombie (1944) respectivamente. (Fuente: Cities of tomorrow; Hall, Peter.)

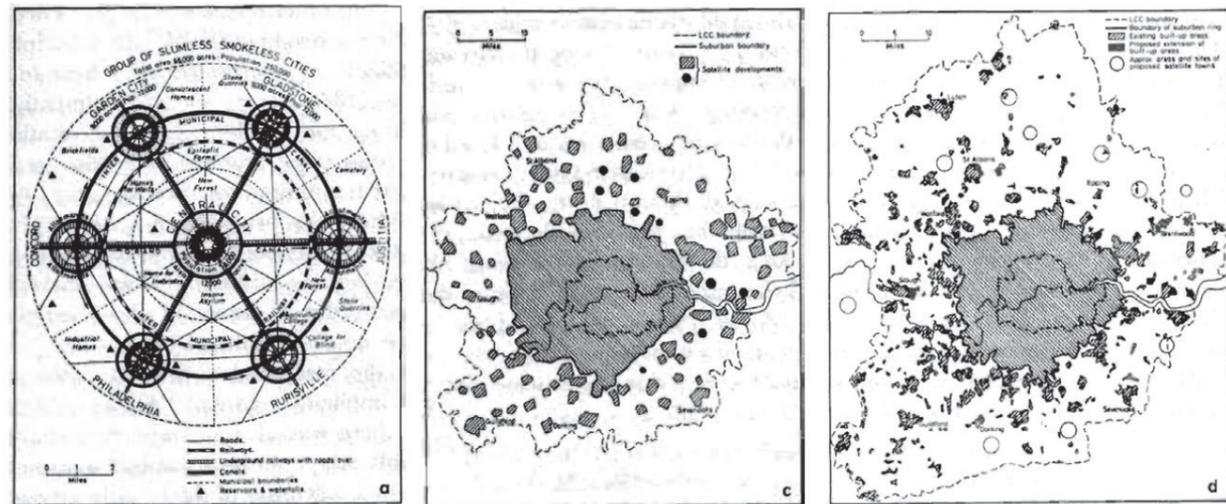


Figura 8. Adquisición de suelo para uso público. Greater London Plan (1944) (Fuente: "Greater London Plan 1944"; Abercrombie, Patrick.)

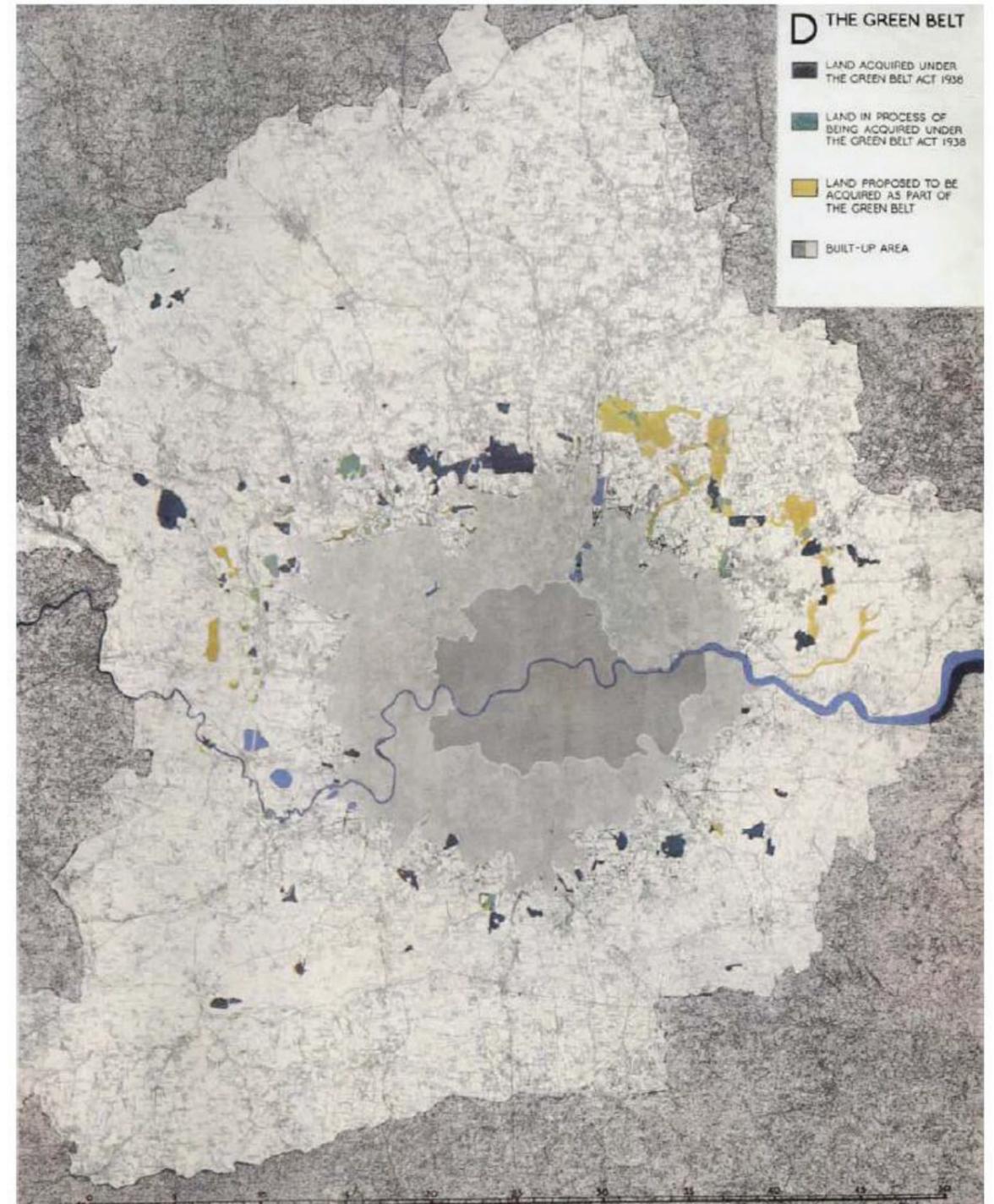


Figura 9. Clasificación de la calidad del suelo en el Greater London. (Fuente: “Greater London Plan 1944”; Abercrombie, Patrick.)

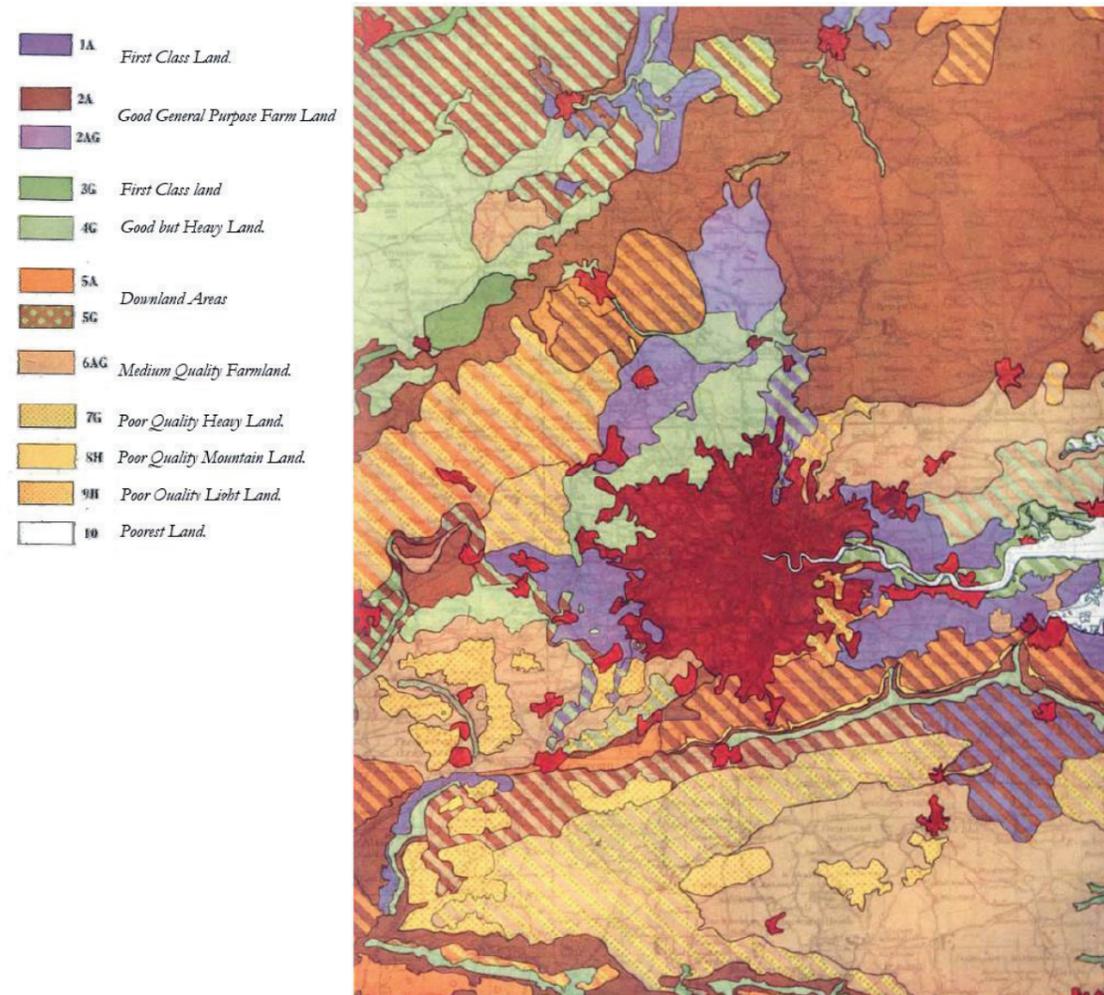


Figura 10. MOPU, Cinturón Verde de Segovia, 1975. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes (Fuente: Archivo municipal de Segovia)

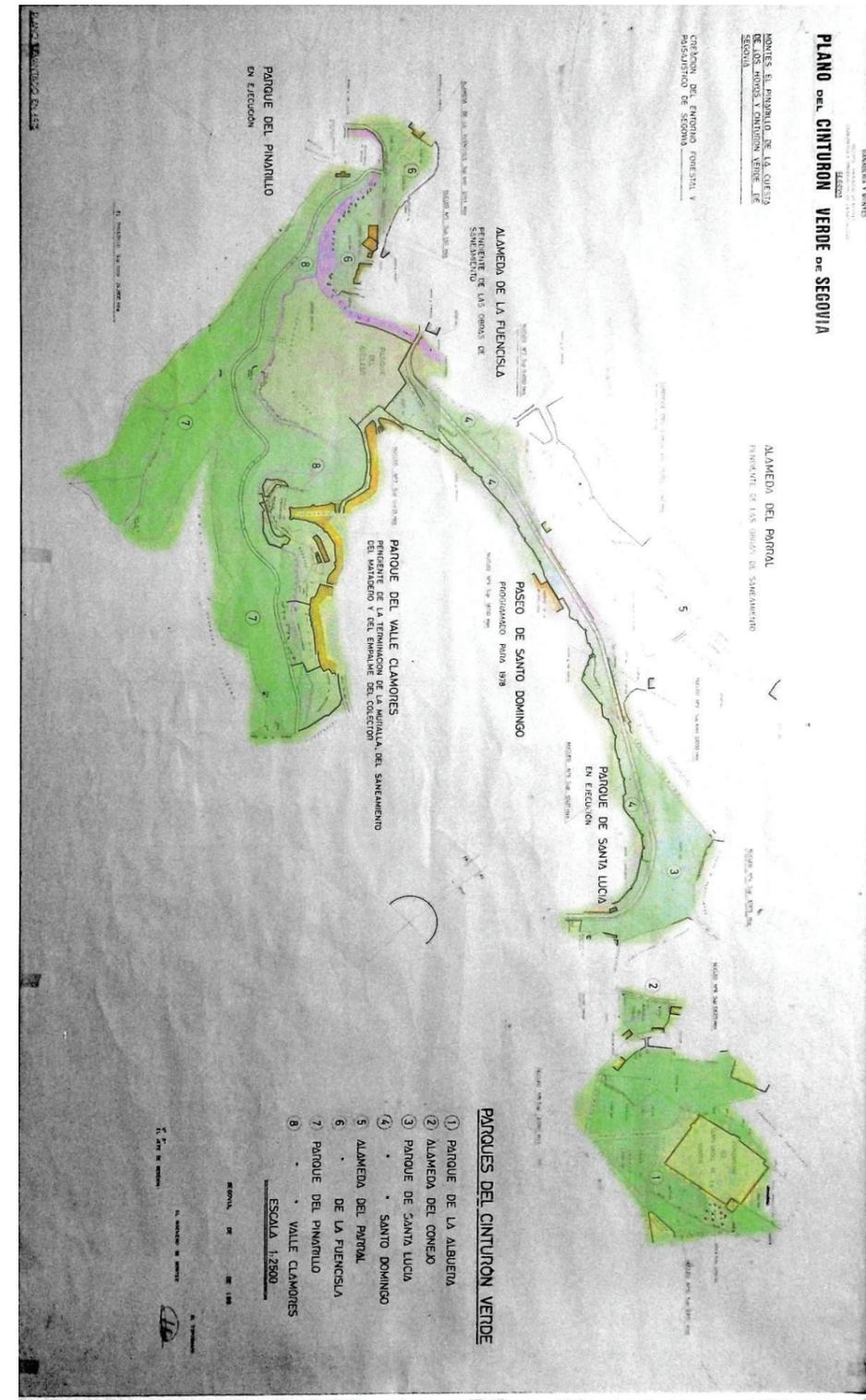


Figura 11. Detalle cinturón verde del recinto amurallado. Plano del PGOU de Segovia (1952).  
Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)

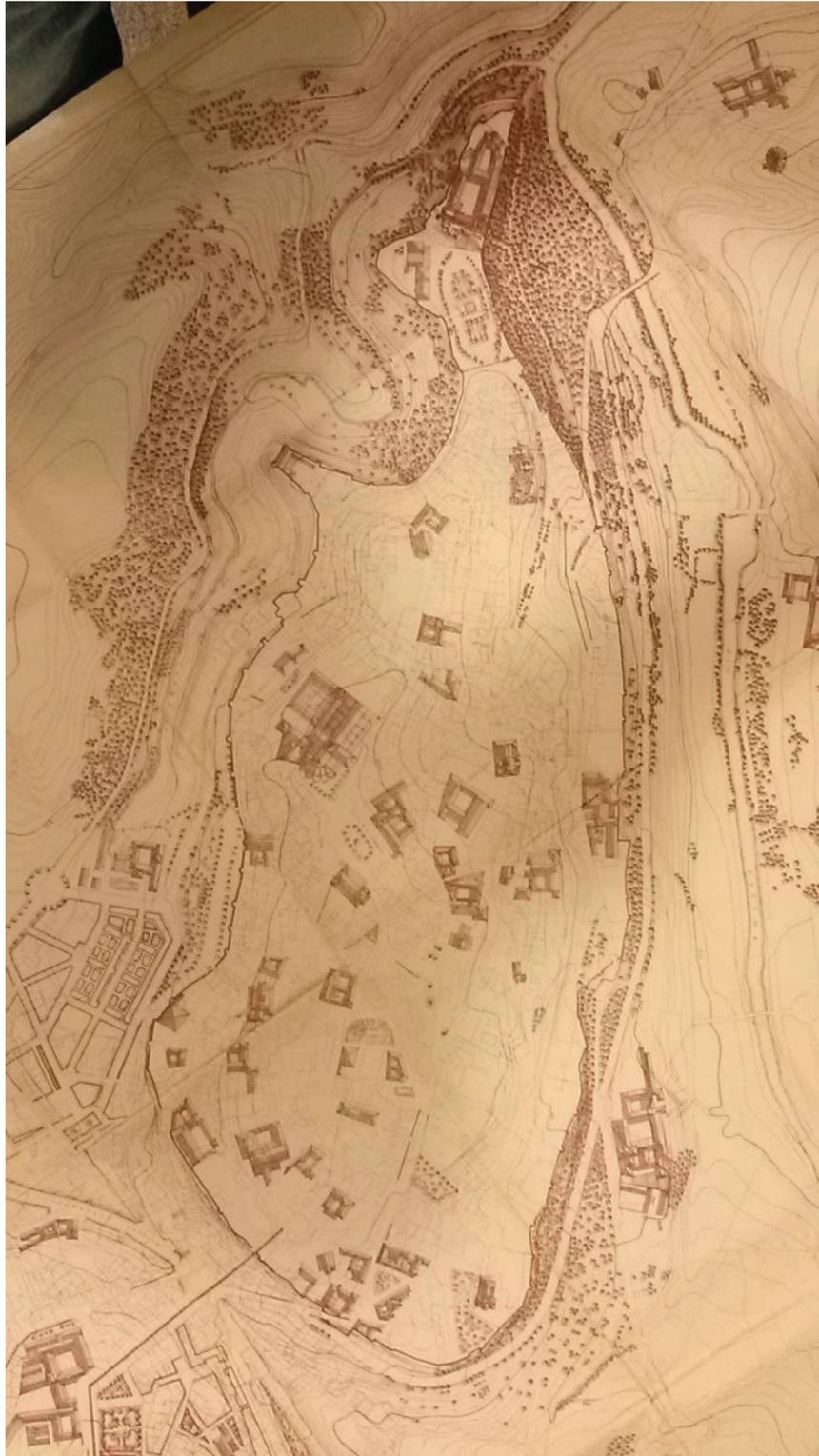
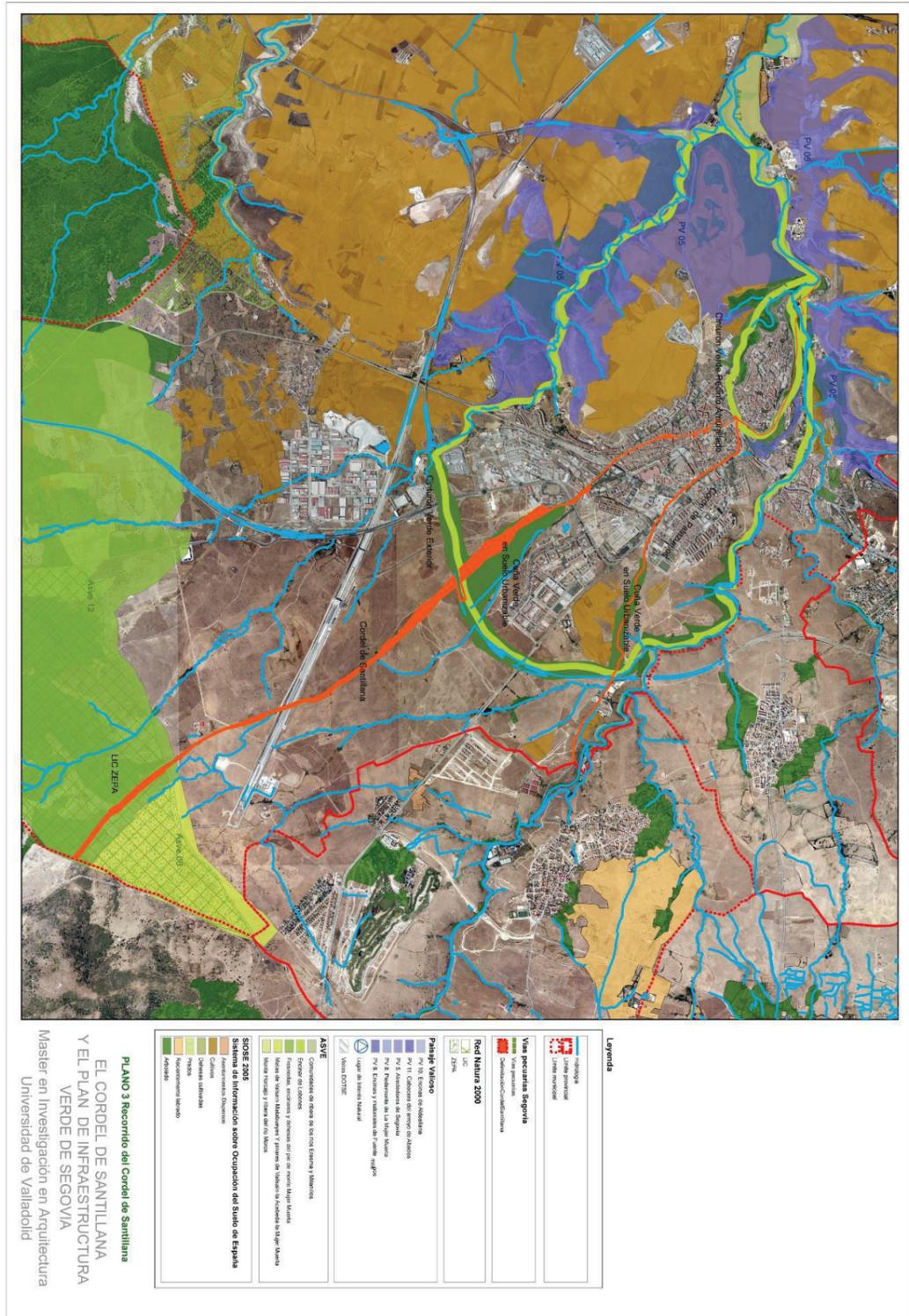


Figura 12. Detalle arbolado propuesto para el cementerio. Plano del PGOU de Segovia (1952).  
Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)





Figura 15. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. El Recorrido del Cordel de Santillana.  
 (Fuente: Elaboración propia)



## BIBLIOGRAFIA, FUENTES Y ANEXOS

## BIBLIOGRAFÍA ESTRUCTURADA TEMAS

**CIUDAD HISTÓRICA**

- CHAVES MARTÍN, M. Á. (2002). Transformación urbana en Segovia (1800-1950). Madrid.
- COLMENARES, D. d. (1586-1651). Historia De La Insigne Ciudad De Segovia y Compendio de las Historias de Castilla.
- MADOZ, P. (1845-). Segovia: diccionario geográfico-estadístico-histórico, 1845-1850.
- MARTÍNEZ de PISÓN, E. (1976). Segovia. Evolución de un paisaje urbano, Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.
- RUIZ HERNANDO, A. (1982). Historia del Urbanismo en la ciudad de Segovia del siglo XII al XIX.
- RUIZ HERNANDO, A. (1986). La ciudad de Segovia, EXCMO. Ayuntamiento de Segovia.
- SESMA, M. (1987). El nuevo espacio periférico de Segovia.

**ANÁLISIS URBANO**

- ÁBALOS, I. (2008). Atlas pintoresco.: Pack 2 volúmenes, Editorial Gustavo Gili, S.L.
- CULLEN, G. (1974). El Paisaje Urbano, Editorial BLUME.
- KOOLHAAS, R. (2011). La ciudad genérica. Barcelona, Gustavo GILI.
- LINCH, K. (1998). La imagen de la ciudad. GUSTAVO GILI, GUSTAVO GILI.
- MARINERO PERAL, Á. M. (2014). "La Ley de Regeneración Urbana de Castilla y León." Revista de práctica urbanística Número 131: 14-25.

**VÍAS PECUARIAS**

- MANTECA VADELANDE, V. (1995). "Vías pecuarias, evolución y normativa actual." Agricultura y sociedad 76: 33.
- ABELLÁN, A. y OLIVERA, A. (1979). *La trashumancia por ferrocarril en España*. Estudios Geográficos. Madrid: Instituto Juan Sebastián Elcano
- BISCKO, C.J. (1982) *Sesenta años después. La Mesta de Julius Klein a la luz de las investigaciones subsiguientes*. Madrid: *Historia, Instituciones y Documentos*, 8, pp. 9-57
- CAZORLA, A. y MERINO, J. (1994): *Pasado, presente y futuro de las vías pecuarias españolas: hacia una planificación integrada*. In: Actas del IV Congreso Nacional de Derecho Agrario. Madrid: Agrícola Española.
- CONTRERAS ALONSO, R., HERRERO TEJEDOR, T.R., MORALES PÉREZ, J. (2014) *Aplicación de tecnologías de información geográfica para el estudio y gestión de las vías pecuarias del término municipal de Colmenarejo*. Villanueva de la Cañada: Tecnol@ y desarrollo.
- GARCÍA CAÑETE, J. (1997). *Los corredores verdes como elementos de ordenación del espacio periurbano*, Tesis doctoral presentada en la E.T.S de Ingenieros de Montes, Universidad Politécnica de Madrid.
- GORDO ALONSO, F.J., DEL RÍO SAN JOSE, J.; GONZÁLEZ PASCUAL, J.; HERNANDEZ DUQUE, J.A. (2009) *Técnicas vinculadas al deslinde de vías pecuarias en zonas de la Red Natura 2000. La Cañada Real Merinera: un caso de estudio*.
- GÓNZALEZ HERRERO, M. (2000) *La emblemática oveja de nuestra tierra*. Segovia: Ayuntamiento de Segovia.

- KLEIN, J. (1914) *Los privilegios de la Mesta de 1273 a 1276*. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, nº 66, pp. 209-219. Madrid: Real Academia de la Historia.
- KLEIN, J. (1920) *La Mesta: estudio de la historia económica española, 1273-1836*. Madrid: Alianza Editorial (Ed.1979)
- MANTECA VALEDALDE, V. (1995) *Las vías pecuarias, evolución y normativa actual*. Madrid: *Agricultura y sociedad*, nº 76, pp. 153-186.
- SANCHEZ, J., VAZQUEZ, F., (2000) *Las vías pecuarias de la Sierra de Segovia*. Segovia: Ayuntamiento de Segovia.
- PASCUA, E. (2007) *Las otras comunidades: pastores y ganaderos en la Castilla medieval*. Valencia: Universitat de València.
- PONZ, A. (1785). *Viage de España*,. (Vol. 1). Madrid: Viuda de Ibarra

**PAISAJE**

- DIEZ HERRERO, A. (2005). Las raíces del paisaje. Condicionantes geológicos del territorio de Segovia, JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN.
- DIEZ HERRERO, A. (2011). De roca a roca. Descubre el patrimonio geológico de la ciudad de Segovia.
- DÍEZ HERRERO, A. (2010). "Segovia antes de Segovia: Cronología Geológica." Curso de Historia de Segovia: 9-39.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1972). La destrucción del paisaje natural en España. Madrid, Cuadernos para el dialogo.
- MARTÍNEZ DE PISÓN, E. (1977). Paisajes naturales de Segovia, Ávila, Toledo y Cáceres, Instituto de Estudios de Administración Local.
- RIBAS, M. (2003). "Paisaje y Ciudad." CIUDADES 7: 69-75.
- Rivas, J. L. d. I. (2003). "La vigencia del Plan a través de su variante territorial." CIUDADES 7: 151-168.
- RIVAS, J. L. d. I. (2013). "Hacia la ciudad paisaje. Regeneración de la forma urbana desde la naturaleza." URBAN. Revista del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio 5: 79-93.
- SANTOS, L. (2003). "Las nociones del paisaje y sus implicaciones en la Ordenación." CIUDADES 7: 41-68.

**EPILOGO**

- ABERCROMBIE, P. (1945). *Greater London Plan 1944*. London: HMSO.
- ALPENS, J. (2000) *El paisaje y la memoria. Dehesa del alto Clamores*. Segovia: Excmo. Ayuntamiento de Segovia.
- CÁRDENAS MAESTRE, I. (2009) *Lo verde como regenerador social en las teorías urbanas de principios del siglo XX*. Villanueva de la Cañada: AXA, Una revista de arte y arquitectura. Universidad Alfonso X el Sabio.
- GARCÍA ROIG, J.M. (2009) *Berlín: Arquitectura y ciudad en los últimos cien años (1910-2009)*. Madrid: Cuaderno de Notas. UPM.
- HOWARD, E. (1902) *Garden Cities of to-Morrow*. Cambridge, Massachusetts: MIT Press.
- JACSON, F. (1986) *Sir Raymond Unwin, Architect, Planner and Visionary*. London: A. Zwemmer.
- LOPEZ, S. (2013) *EL GREEN BELT INGLÉS. De la contención edilicia al valor del paisaje*. Barcelona: tesis doctoral. UPC.

PISÓN, E. M. (1976). *Segovia. Evolución de un paisaje urbano*. Madrid: Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos.

RASMUSSEN, S.E. (1934) *Londres, ciudad única*. Madrid: Arqui/temas, número 31.

RUIZ HERNANDO, J. A. (1982) *Historia del Urbanismo en la ciudad de Segovia del siglo XII al XIX*. Segovia: Excma. Diputación Provincial de Segovia, Excmo. Ayuntamiento de Segovia.

SICA, P. (1978) *Historia Del Urbanismo. 6, El Siglo XX*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.

THOMAS, D. (1970). *London's Green Belt*. Londres: Faber and Faber Ltd.

YOLDI, L., (1990). *Entorno y paisaje de una ciudad histórica, Segovia*. Madrid: Ministerio de Obras públicas y urbanismo.

Green Belt Act (1938).

Memoria del PGOU de Segovia (1952) Aprobado en 1954.

#### FUENTES

A.H.m.: Archivo Histórico municipal del Ayuntamiento de Segovia.

A.H.S.: Archivo de Hacienda de Segovia.

A.P.S.: Archivo Provincial de Segovia.

A.E.S.: Archivo Episcopal de Segovia.

A.G.Sm.: Archivo General de Simancas.

B.N.: Biblioteca Nacional.

E.S.: Estudios Segovianos. Segovia, Inst. Diego de Colmenares.  
C.S.I.C.

E.G.: Estudios Geográficos. Madrid, Inst. Juan Sebastián Elcano.  
C.S.I.C.

#### FIGURAS

##### CAP.1

Fig. 1. Plano de vías pecuarias de la Península, Julius KLEIN.

Fig. 2. Plano de vías pecuarias del municipio de Valladolid, elaboración propia.

Fig. 3. Plano de vías pecuarias de Valladolid detalle a su paso por el Paseo de José Zorrilla, elaboración propia.

Fig. 4. Plano de vías pecuarias del municipio de Medina del Campo, elaboración propia.

Fig. 5. Estación de tren sobre la colada de la Tejadilla. Se puede apreciar el arbolado del Descansadero de la Dehesa al fondo. Año 1883. Fuente: A.H.m.

Fig. 6. Plano de vías pecuarias del municipio de Segovia, elaboración propia.

Fig. 7. Plano de Clasificación de vías pecuarias del municipio de Segovia, 1957. Fuente: ST Medio Ambiente de Segovia.

Fig. 8. Paso de merinas por el Cordel de Santillana en su tramo urbano, calle José Zorrilla. Fuente: Adelantado de Segovia.

Fig. 9. Esquileo de Iturbita o Santillana. Fuente: Catálogo del PGOU.

##### CAP.3

Fig.1. Copia de la Tabula Rogeriana realizada por Muhammad al-Idrisi en 1154

Fig.2. Plano simulación siglo XIV

Fig.3. Plano simulación siglo XV

Fig.4. Plano simulación siglo XVI

Fig.5. [Segovia]. Aquädukt mit Schafherde [Acueducto con rebaño de ovejas, calle de Teodosio el Grande]. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-00115.

Fig.6. Segovia – Strassenbild. Calle Cristo del Mercado. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-00116. Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.

Fig.7. Segovia. Schafherde & Kapelle [Rebaño de ovejas y ermita del Cristo de la Cruz, en el barrio del Mercado. Hijos de Enrique Regando]. Wunderlich, Otto (1886-1975). W-01707. Fuente: Fototeca del Patrimonio Histórico.

Fig.8. Calle San Francisco desde la Plaza del Azoguejo

Fig.9. Proyecto de Alineación de la Plaza del Azoguejo. D. Joaquín Odriozola, Año 1881. a.H.A. (Sig. 810.26.1)

Fig.10. Proyecto de Alineación de calles San Francisco y de la Muerte y la Vida. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.26.2)

Fig.11. Proyecto de Alineación de calles desde el puente de la Muerte y la Vida hasta el Cristo del Mercado. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)

Fig.12. Proyecto de Alineación del Paseo Nuevo. D. Joaquín Odriozola, Año 1882. a.H.A. (Sig. 810.28)

Fig. 13. Propuesta de desvío realizada por el Arquitecto municipal en el año 1913. (Sig. 866.10)

Fig. 14. Plano de D. Joaquín de Góngora Coronel de Artillería, Año 1820. a.H.A.

Fig. 15. Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio de la Iglesia Coronel Intendente del Cuerpo Nacional de Ingenieros. Año 1837. a.H.A.

Fig.16. Plano de la ciudad de Segovia por D. Francisco Coello Coronel del Cuerpo de Ingenieros. Año 1849. a.H.A.

Fig.17. Plano de la ciudad de Segovia por D. Emilio Valverde Álvarez. Año 1886. Guía del viajero en el Antiguo Reino de Castilla, Madrid, 1886

Fig.18. Plano de la ciudad de Segovia por D. Karl Baedeker . Año 1897. *Spain and Portugal: handbook for travellers*. Leipzig : Karl Baedeker, 1913 ; London : George Allen & Unwin ; New York : Charles Scribner's sons, 1913

Fig.19. Plano de la ciudad de Segovia por D. Joaquín de Odriozola y Grimaud. Año 1901. a.H.A.

Fig.20. Plano de la ciudad de Segovia por D. D. Antonio Domínguez. Año 1915. a.H.A.

Fig.21. Plano de la ciudad de Segovia por D. Manuel Peñuelas Vázquez. Año 1916. a.H.A.

Fig.22. Plano de la ciudad de Segovia por D. Antonio Martín (Editor). Año 1925. a.H.A.

Fig. 21. Plano de la ciudad de Segovia por AYUNTAMIENTO DE SEGOVIA. Año 1930. a.H.A.

Fig.22. Plano de la ciudad de Segovia por D. López Aldana. Año 1945. a.H.A.

Fig.23. Plano Catastral histórico de Segovia

#### CAP.4

Fig. 1. Vuelo americano sobre Segovia. Ortofoto. Año 1956. Fuente: IGN

Fig. 2. Croquis de vías pecuarias en el municipio de Segovia. Año 1947. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente.

Fig. 3. Croquis de vías pecuarias en el municipio de Hontoria. Año 1967. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente.

Fig. 4. Croquis de vías pecuarias en el municipio de Revenga. Año 1948. Fuente: Proyecto de clasificación. ST Medio Ambiente

Fig.5. Esquema de la serie 483 del Vuelo americano. Fuente:IGN

Fig.6. Montaje de los fotogramas 23633, 28038 y 09548 del Vuelo americano y trazado del Cordel de Santillana y la Cañada de la vera de la Sierra. Elaboración propia. Fuente:IGN

#### CAP.5

Fig.1. Detalle del Cordel de Santillana en su encuentro con la Cañada Real Soriana Occidental o Vera de la Sierra. Elaboración propia

Fig.2. Detalle del Cordel de Santillana en el Polígono de Baterías. Elaboración propia

Fig.3.Detalle del Cordel de Santillana y del Real Descansadero de la Dehesa y la Dehesa del Alto Clamores. Elaboración propia

Fig.4. Detalle del Cordel de Santillana en las inmediaciones del convento de San Francisco actual Academia de Artillería. Elaboración propia

Fig.5. Superposición de las alineaciones de la calle José Zorrilla en su estado inicial 1882 y modificado. Elaboración propia

#### EPILOGO

Fig. 1. Plan Territorial. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:60000. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 29,50 x 38,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20523)

Fig. 2. Plan Territorial y Vegetación. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:60000. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 35,00 x 35,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20541)

Fig. 3. Plan Gran Berlin. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan . Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 250,00 x 290,00 cm (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20513)

Fig. 4. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 61,00 x 42,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20555)

Fig. 5. *Bebauungsplan für das Tempelhofer Feld*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Übersichtsplan 1:5000. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 50,00 x 45,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20566)

Fig. 6. *Typ einer Kleinsiedlung Buckow Rudow*. Hermann Jansen (1869-1945) *Concurso del Gran Berlin* 1910 (1909) Perspektivische. Reprofotografie. Tinte farbig über Foto auf Papier. 14,00 x 21,00 cm-. (Fuente: TU Berlin Architekturmuseum, Inv. Nr. 20526)

Fig. 7. Propuestas de descentralización de Howard (1898), Unwin (1929-33) y Abercrombie (1944) respectivamente. (Fuente: *Cities of tomorrow*; Hall, Peter.)

Fig. 8. Adquisición de suelo para uso público. Greater London Plan (1944) (Fuente: "Greater London Plan 1944"; Abercrombie, Patrick.)

Fig. 9. Clasificación de la calidad del suelo en el Greater London. (Fuente: "Greater London Plan 1944"; Abercrombie, Patrick.)

Fig. 10. MOPU, Cinturón Verde de Segovia, 1975. Consejería de Agricultura, Ganadería y Montes (Fuente: Archivo municipal de Segovia)

Fig. 11. Detalle cinturón verde del recinto amurallado. Plano del PGOU de Segovia (1952). Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)

Fig. 12. Detalle arbolado propuesto para el cementerio. Plano del PGOU de Segovia (1952). Aprobado en 1954 (Fuente: Archivo municipal de Segovia)

Fig. 13. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. El Cinturón Verde del Recinto Amurallado. (Fuente: Elaboración propia)

Fig. 14. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. (Fuente: Elaboración propia)

Fig. 15. PLAN DE INFRAESTRUCTURA VERDE. El Recorrido del Cordel de Santillana. (Fuente: Elaboración propia)