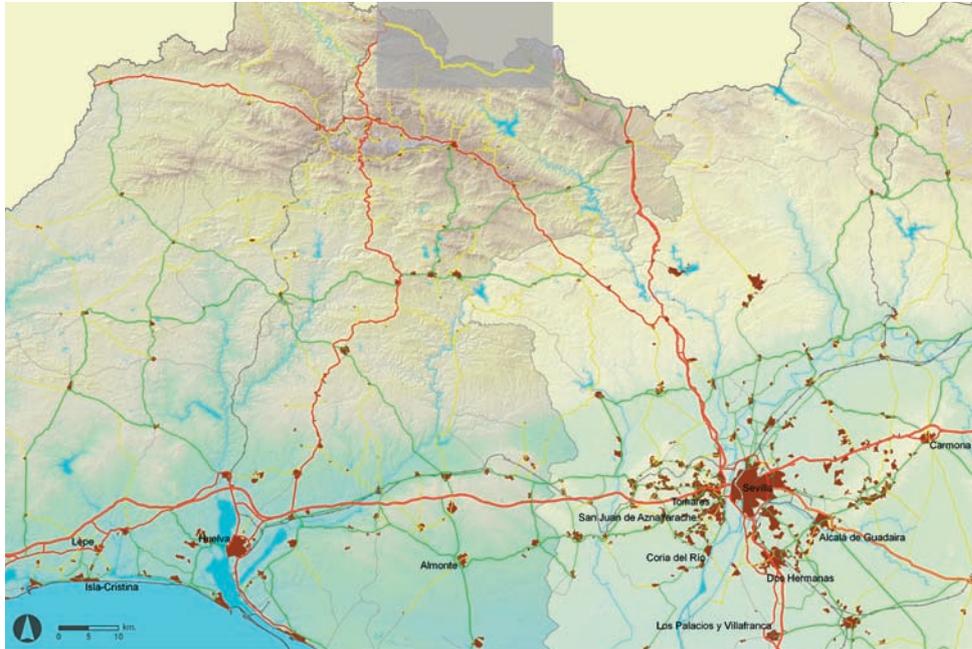
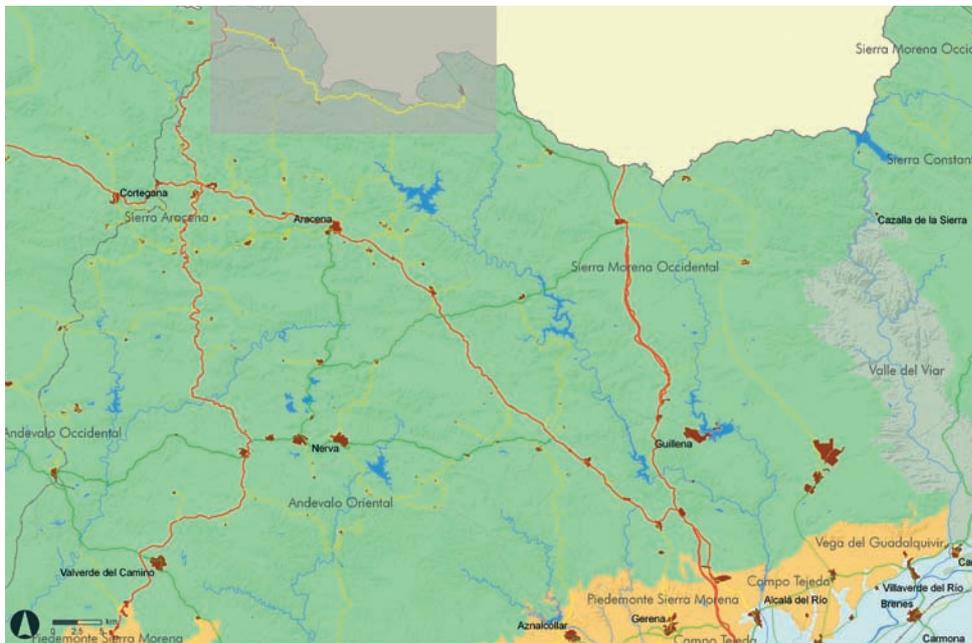


## 29. Carretera paisajística de Cumbres (A-5300)



Mapa 1. Situación



Mapa 2. Contextualización paisajística

### ASPECTOS TÉCNICOS Y DE DISEÑO

**Matrícula:** A-5300.

**Designación:** De N-435 a la A-497.

**Longitud:** 33'59 kms.

**Punto de origen:** N-435, perteneciente a la Red de Interés General del Estado, a su paso por el término de Cumbres de Enmedio.

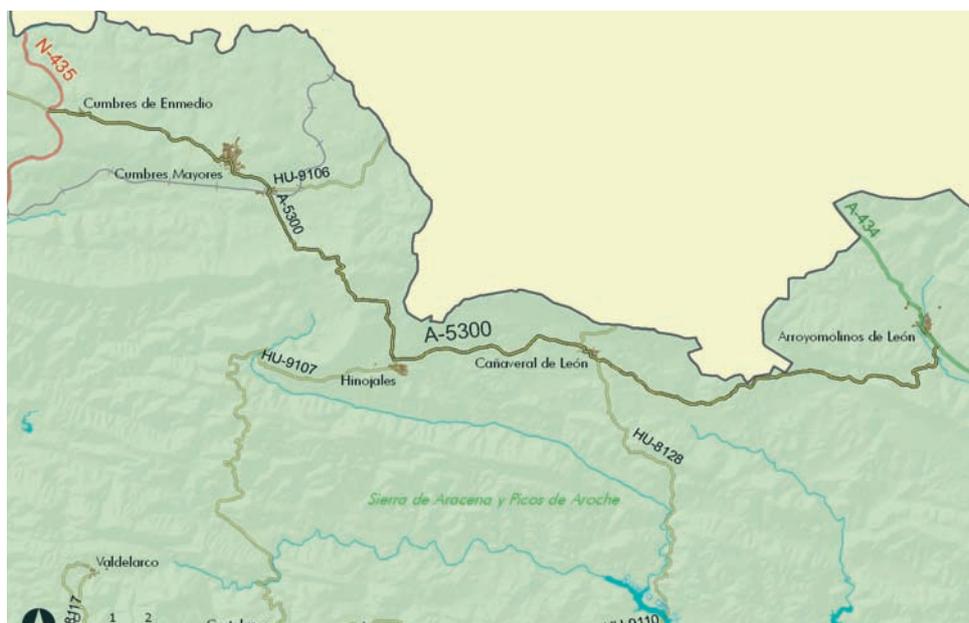
**Punto final:** A-497, perteneciente a la Red Intercomarcal, a su paso por la localidad de Arroyomolinos de León.

**Jerarquía:** Red Complementaria.

**Titularidad:** Junta de Andalucía.

**Conexiones:** Tres son los tipos de jerarquías con las que se cruza la A-5300. El comienzo tiene lugar en la N-435, perteneciente a la Red de Interés General del Estado. A partir de aquí, la carretera conecta con cuatro carreteras de la Red Provincial, siendo éstas la HU-9106, HU-9107, HU-9108 y HU-8128. Al final del trayecto, la vía conecta con la A-434, perteneciente a la Red Intercomarcal.

**Accesibilidad:** La forma más rápida de acceder desde la capital regional es mediante la autovía A-66 y la A-434, existiendo una distancia próxima a los 100 km. entre Sevilla y la localidad de Arroyomolinos de León. Desde la capital provincial, Huelva, las distancias son aún mayores, –132 km.– Así, la A-5300 presenta una accesibilidad baja desde los grandes centros de población regional. Sólo a nivel comarcal la carretera aparece bien accesible, existiendo desde Aracena menos de 21 km. hasta la localidad de Cañaver de León, una de las existentes en el recorrido de la A-5300.



Mapa 3. Trazado

**Municipios afectados:** Todos los municipios por los que transcurre la A-5300 limitan con la Comunidad Autónoma de Extremadura.: Cumbres de Enmedio, Cumbres Mayores, Hinojales, Cañaveral de León y Arroyomolinos de León.

**Aforos:** No existen datos exactos de IMD en la A-5300 ya que no cuenta con estación de aforo. El cálculo aproximado de IMD según el *Plan General de Aforos* de carreteras de Andalucía (2005) le estima una intensidad media de vehículos al día inferior a 500.

**Trazado:** La A-5300 transcurre entre la cuenca hidrográfica del Guadalquivir y la del Guadiana. Estas condiciones marcan fuertemente el trazado de la vía, que se adapta a la orografía especialmente en las zonas más elevadas del recorrido, creando así una sinuosidad destacada en los pasos por las sierras de La Nava y del Viento.

**Perfil longitudinal:** Es también el paso de un valle a otro lo que marca el perfil longitudinal de la A-5300. Así pues, el punto más elevado de todo el itinerario corresponde al paso de la Sierra del Viento, entre ambas cuencas hidrográficas. Una vez superado este punto, la carretera desciende hasta llegar a la cota más baja, el paso por el Rivera de Montemayor, produciéndose después la subida más destacada de todo el recorrido, atravesando la Sierra de la Nava. Finalmente, la carretera desciende, con una pendiente similar al ascenso, hasta llegar a la localidad de Arroyomolinos de León.

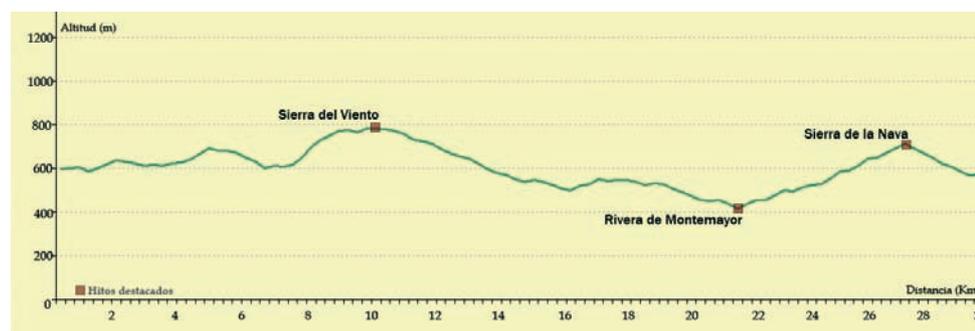
**Perfil transversal:** A lo largo del itinerario de la A-5300 existen diversos tramos con perfiles transversales diferentes, dependiendo de las sucesivas ampliaciones llevadas a cabo en la plataforma.

Desde la N-435 hasta la localidad de Hinojales, la vía presenta una anchura próxima a los 8 m., teniendo un arcén de 1 m. y cuneta lateral. En este primer tramo, el firme y las señalizaciones horizontales y verticales se conservan en perfecto estado, tras el reciente acondicionamiento.

A partir de Hinojales la carretera se estrecha hasta alcanzar en algunos puntos los 6 m. de anchura, sin arcén, y existiendo una pequeña cuneta entre la plataforma de la vía y los muros de piedra seca adyacentes.

Con respecto al estado de conservación del asfalto, a partir de Hinojales presenta numerosas reparaciones hechas sobre el firme original, lo que provoca una rugosidad destacable. Además, a partir de dicha población desaparecen todas las señales horizontales en el itinerario.

Dentro de este último tramo (desde Hinojales hasta Arroyomolinos de León), cabe destacar un pequeño trecho coincidente con la ascensión a la Sierra de la Nava, donde la anchura de la plataforma se amplía hasta llegar a los 9 m., facilitando las paradas de vehículos. Por contra, debido a la mayor superficie de la plataforma de la vía, los cortes abiertos en la montaña son mucho más marcados que en el resto del itinerario.



## CARACTERIZACIÓN PAISAJÍSTICA GENERAL

**Aspectos físico-ambientales.** El itinerario completo de la A-5300 transcurre por paisajes serranos de baja montaña, concretamente en la parte occidental de Sierra Morena. El paisaje más próximo a la carretera se caracteriza por la existencia de una actividad antrópica muy arraigada y bien integrada en la naturaleza. Es la dehesa, con la habitual explotación de ganado porcino, la que protagoniza el paisaje, seguido, con un porcentaje mucho menor, por otras actividades agrícolas como las tierras de labor y el olivar. Toda esta importante actividad agropecuaria –que sigue siendo la principal actividad económica de la zona– queda patente con la numerosa presencia de lindes de piedra seca y senderos que atraviesan toda la zona.

**Aspectos histórico-patrimoniales.** Si bien todas las localidades existentes a lo largo del recorrido tienen unas características histórico-patrimoniales destacadas, son los núcleos de Cumbres

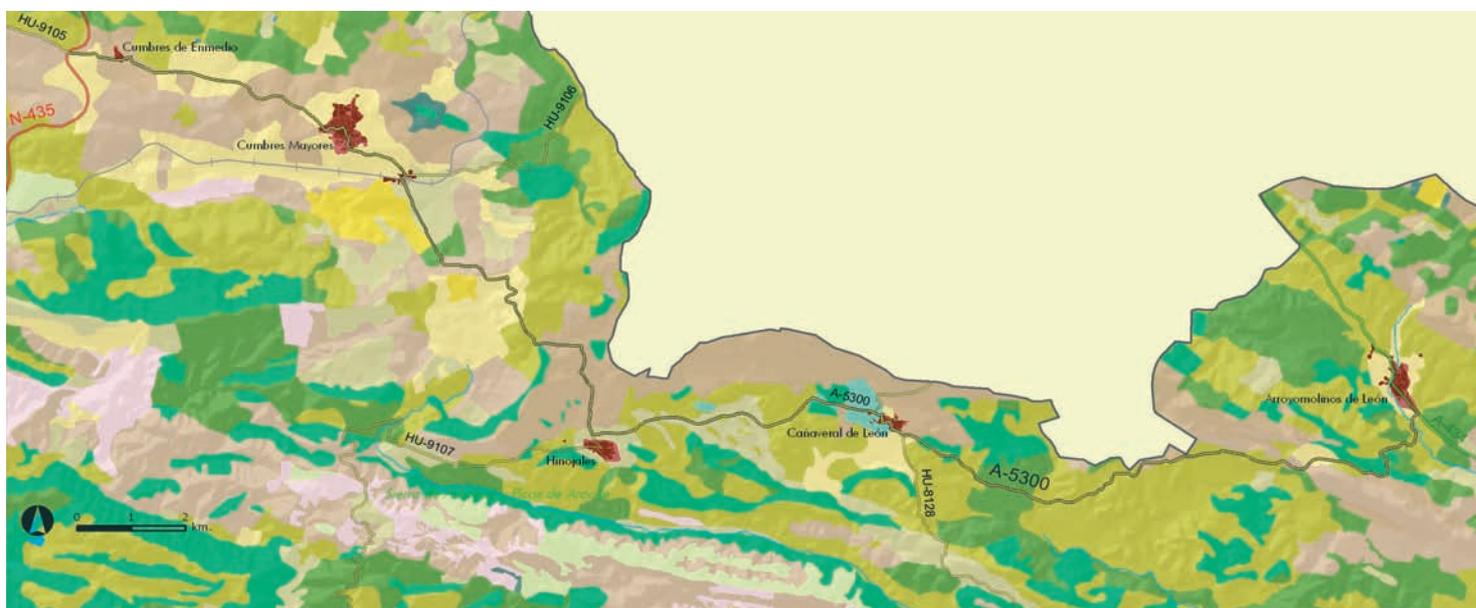
Mayores y Cañaveral de León los que presentan los mayores valores. Cañaveral de León tiene un sistema de acequias y albercas de alto valor patrimonial. Por su parte, Cumbres Mayores posee el castillo de Sancho IV, construido en el siglo XIV. Fuera de los núcleos aparecen numerosos elementos rurales, como muros de piedra seca, sistemas de regadío o casas de labranza, que conservan aún la arquitectura tradicional en buenas condiciones.

**Configuración escénica.** Las tres principales unidades fisionómicas (dehesa, olivar y tierras de labor) se combinan en distintas proporciones con otros usos en los diferentes tramos. Así, hasta el Pk. 12, son las actividades agrícolas las de mayor presencia, observándose las tierras de labor en las cotas más bajas y con menores pendientes, y el olivar en las zonas de mayor pendiente. A partir de kilómetro 12, es prácticamente la dehesa la que domina el paisaje, mezclada en este caso con

el olivar y otras formaciones de carácter natural, como el breñal, encinar o castañar.

En el primer tramo destacan los fuertes contrastes entre las texturas finas de las tierras de labor, pastizal o erial, con las de breñal, olivar o dehesa, que presentan una granulometría mucho mayor. Aquí, los colores –especialmente de las tierras de labor y del pastizal– son los que modifican el paisaje, puesto que se pasa de los tonos marrones en los meses estivales a los verdes en los invernales y primaverales.

En el segundo tramo, los cambios de color y textura a lo largo del año son mucho menores; puesto que predomina la dehesa y el olivar, con una granulometría parecida, no aparecen las diferencias de texturas que presentaba el primer tramo. Los únicos cambios se dan en el color, que en este caso lo producen las zonas desnudas de árboles, donde las plantas herbáceas cambian de marrones a verdes.



Mapa 4. Ámbitos paisajísticos y unidades fisionómicas



Alberca y cortijo tradicional de la zona.



Vista de la localidad de Cumbres Mayores, destacando el castillo y la iglesia parroquial.



Zonas de dehesas vistas desde la Sierra de la Nava.



Mapa 5. Intervisibilidad de la carretera

## CONDICIONES DE VISIBILIDAD

**Caracterización visual de los tramos viarios.** Desde el Pk. 0 hasta Cumbres Mayores, las vistas desde la carretera se encuentran ocluidas, principalmente por la situación del tramo en zonas poco elevadas y, fundamentalmente, por la localización de vegetación arbórea de gran porte próxima a la vía.

Una vez se atraviesa la localidad de Cumbres Mayores, la vegetación herbácea presente en los pastizales, tierras de labor o eriales, permite tener vistas más amplias y profundas. A esto hay que sumar la primera ascensión importante de la carretera, que en este caso coincide con la Sierra del Viento.



Vista desde la Sierra del Viento hacia el noroeste, con la localidad de Cumbres Mayores al fondo.

Una vez se atraviesa esta sierra, la carretera descendiendo al fondo del valle del Rivera de Montemayor, ofreciendo unas vistas más lineales que tienen como límites al S la Sierra de Hinojales y al N la Sierra del Puerto, que sirve de divisoria entre las comunidades de Andalucía y Extremadura. Es a partir del Pk. 32 cuando la carretera vuelve a ascender, en este caso a la Sierra de la Nava, volviéndose a ampliar las vistas tanto en amplitud como en profundidad.

**Vistas significativas.** En el tramo más elevado del paso por la Sierra del Viento, se localizan dos de los principales puntos de observación del paisaje. En el Pk. 10, las vistas profundas se orientan hacia el noroeste, por lo que pueden llegar a divisarse localidades como Fregenal de la Sierra o Higuera la Real, ambas de Badajoz. En la cara sur de la Sierra del Viento, en el Pk. 10'3 presenta unas vistas destacadas de la Sierra de Hinojales y de las tierras de labor donde pasta el ganado bravo. En la Sierra de La Nava se localiza el principal punto de observación de todo el recorrido. Las vistas se orientan hacia el S, llegándose a contemplar pueblos del entorno de Aracena.

**Equipamientos paisajísticos.** Los principales equipamientos paisajísticos en el entorno de la A-5300 se concentran en las localidades de Cañaverál de León, donde aparecen carteles explicativos de los distintos monumentos existentes, y Cumbres Mayores, donde aparte de existir carteles explicativos del patrimonio, se localiza un mirador en la zona más elevada del pueblo. Las recientes obras de acondicionamiento de la carretera hasta la localidad de Hinojales, han creado un observatorio de aves en Cumbres de Enmedio, y el mirador del Viento, entre Cumbres Mayores e Hinojales.

## DIAGNÓSTICO

### Valores y potencialidades.

■ Buen estado de conservación de la dehesa, manteniendo numerosos edificios rurales con la arquitectura tradicional de las zonas serranas, así como las lindes de piedra seca.

■ Núcleos de población con importante patrimonio cultural.

■ Importantes panorámicas de una de las partes menos accesible de la Sierra de Aracena. Los elevados pasos de la Sierra del Viento y de La Nava crean tramos de carreteras muy altos desde donde poder contemplar grandes extensiones de la comarca.

■ Existencia de un gran número de tramos abandonados de carreteras tras rectificaciones. Tales tramos pueden ser utilizados como zonas de descanso o miradores. Por otra parte, la distribución de los tramos abandonados tanto en las zonas más elevadas del recorrido como en los fondos del valle, incluso en las proximidades de las riberas, facilitan la incorporación de áreas de descanso tanto para los meses de verano –con abundante sombra natural–, como de invierno.

### Conflictos y amenazas.

■ Las entradas a algunas de las localidades situadas en el trayecto aparecen con deficiencias que hacen disminuir los valores paisajísticos presentes en el itinerario de la A-5300.

■ Construcción de nuevas naves agropecuarias para la concentración de ganado. Dichas naves aparecen con una volumetría que destaca por encima del resto de elementos del paisaje, añadiéndose el agravante de utilizar colores fuertes que sobresalen sobre el resto.

■ Diversidad en el estado de conservación de la calzada. A lo largo de todo el recorrido existen di-

ferentes situaciones en cuanto a las dimensiones de la plataforma, el estado del firme o la existencia de arcenes o cunetas.

■ Mala señalización e incorporación desde la A-497, en Arroyomolinos de León.

### Propuestas a estudiar.

1. Reparación del firme de la carretera en los tramos donde aún no se ha intervenido para homogeneizar las características del itinerario, creación de arcén (donde sea posible sin llegar a perjudicar las lindes de piedra seca), mejora de las cunetas y pintado de la señalización horizontal (actuaciones en ejecución actualmente).

2. Construcción de áreas de descanso y de recreo, así como varios miradores aprovechando los tramos de carretera abandonados tras rectificación.

3. Señalizar los principales elementos con alto interés a lo largo del recorrido mediante indicaciones de similares características.

4. Acondicionar las entradas y travesías de alguno de los pueblos, adecentando las áreas adyacentes a la vía, evitando así que sean ocupadas por materiales o camiones.



Tramo de carretera abandonado tras rectificación de la vía. Desde él se obtienen vistas amplias y profundas del entorno paisajístico.

### Fuentes documentales:

JUNTA DE ANDALUCÍA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE (2003): “Decreto 210/2003, de 15 de julio, por el que se aprueban el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y el Plan Rector de Uso y Gestión del Parque Natural Sierra de Aracena y Picos de Aroche”. Junta de Andalucía, Consejería de Medio Ambiente. Sevilla.

### Fuentes bibliográficas:

FAJARDO DE LA FUENTE, A.; TARÍN ALCALÁ-ZOMARA, A. (2004): *Sierra de Aracena y Picos de Aroche: recorrido natural y cultural*. Miguel Ángel Marín, D.L., 359 p.

FORERO VIZCAÍNO, J. et al. (1998): *El cerdo ibérico: crianza, productos y gastronomía en la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, Huelva* Iniciativas LEADER. Huelva, 239 p.

GONZÁLEZ MARÍN, M.; FERNÁNDEZ CASTAÑO, A.; OYOLA FABIÁN, A. *Patrimonio cultural de la provincia de Huelva: Actas VIII. Jornadas del Patrimonio de la comarca de la sierra, Cumbres Mayores (Huelva), organizadas por Ayuntamiento de Cumbres Mayores y Asociaciones Culturales de la Sierra de Huelva*. Diputación provincial de Huelva, 434 p.



Cortijo con arquitectura tradicional de la zona bien conservado.



Estado del firme y la cuneta. También se aprecia la distribución parcelaria con las lindes de piedra seca en buen estado de conservación.



Travesía de la A-5300 por la localidad de Cumbres Mayores, en donde discurre entre una zona industrial y las fachadas traseras.