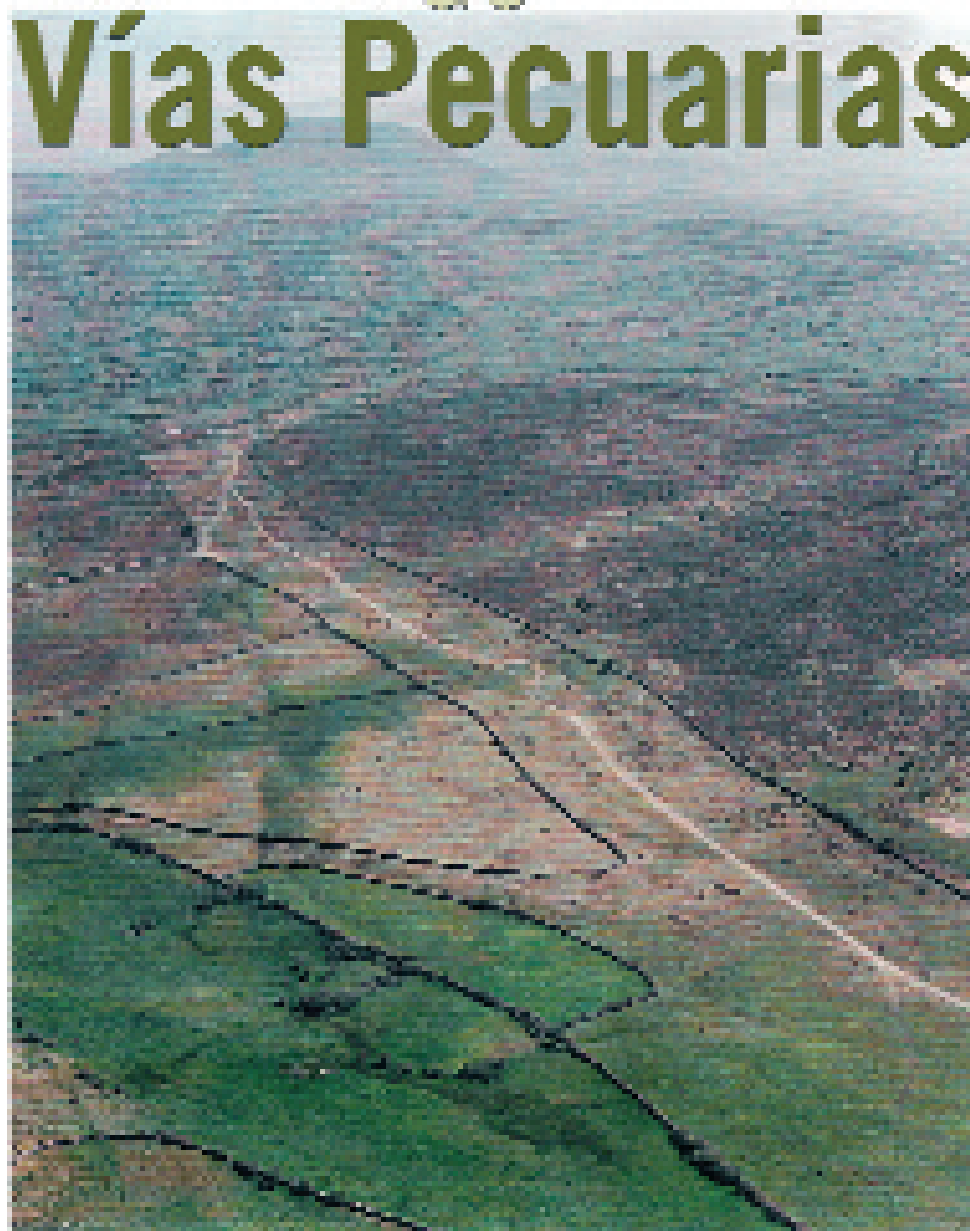
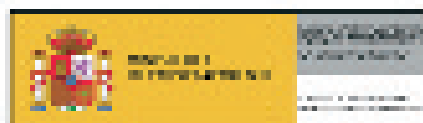


I Congreso Nacional de **Vías Pecuarias**



1. ESTABLECIMIENTO DE LA VÍA Pecuaria



Edita:

Ministerio de Medio Ambiente

Coordinación de la Publicación:

Tecnologías y Servicios Agrarios S.A. (TRAGSATEC)

Diseño y maquetación:

David Sabador

Impresión:

Eurocolor S.A.

Fecha de impresión:

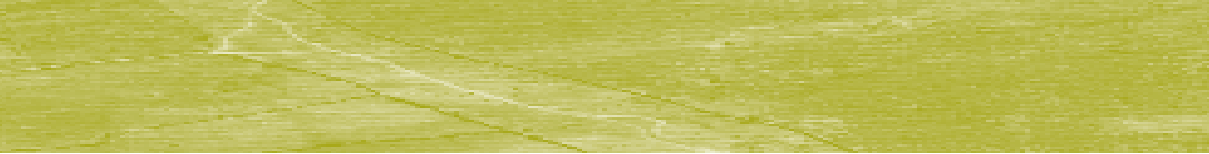
Abril 2006

NIPO: 000000000

Depósito Legal: M-17828-2006

ÍNDICE

1.- Presentación	9
2.- Organización	11
3.- Programa	19
4.- Legislación	25
5.- Discurso de Apertura	39
6.- Conferencia Inaugural	45
7.- Conferencias Magistrales	61
8.- Discurso de Clausura	211
9.- Mesas Redondas	219
10.- Sesiones Temáticas	269
11.- Comunicaciones	281
12.- Resúmenes de Comunicaciones Gráficas	467
13.- Conclusiones generales	487
14.- Visita técnica.	491



PREÁMBULO

La promulgación de la Ley 3/1995, de 25 de marzo, de Vías Pecuarias, supuso en su momento una apuesta por la recuperación y conservación de ese patrimonio natural y cultural, único en Europa.

Hoy, cumplidos diez años de dicha promulgación, se estima tiempo suficiente para evaluar si las expectativas que se suscitaron entonces se están cumpliendo y, en todo caso, para analizar las virtualidades o deficiencias que en su aplicación se han observado.

Con este motivo, se ha celebrado en Madrid el I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, que, a modo de foro de encuentro, ha convocado a las diferentes Administraciones, instituciones, organizaciones sociales, expertos y particulares interesados, quienes han expuesto, analizado y debatido acerca de los diversos aspectos que atañen a la red pecuaria, sus repercusiones en los diferentes ámbitos y sus potencialidades de futuro.

El contenido de las conferencias, mesas redondas, sesiones temáticas y comunicaciones voluntarias del Congreso se agrupan en esta publicación, cuyo objeto es el de poner dicho material a disposición de los interesados que, afortunadamente, engrosan día a día el contingente ciudadano que aprecia las vías pecuarias en todo su significado y multifuncional valor.

Esta es también la ocasión de reafirmar el compromiso del Ministerio de Medio Ambiente en la preservación de los valiosísimos patrimonios naturales de titularidad pública, y, como en el Programa que atañe a la recuperación de vías pecuarias –particularmente de las integradas en la Red Nacional-, de brindar para este empeño toda su colaboración a las Comunidades Autónomas.

Cristina Narbona Ruiz,
Ministra de Medio Ambiente

P R E S E N T A C I Ó N

El I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, celebrado en Madrid durante los días 4 a 7 de mayo de 2005, ha dado cumplida respuesta a los anhelos de su convocatoria y a las expectativas ciudadanas, toda vez que se ha desarrollado con notorio éxito de público y relevante participación institucional y profesional.

En efecto, a la vista de las Actas que aquí se publican, puede decirse que los temas tratados en las conferencias, mesas redondas, sesiones temáticas y comunicaciones voluntarias han arrojado luz sobre las diversas cuestiones que se concitan en torno a las vías pecuarias, satisfaciendo de este modo una aspiración demorada y hondamente sentida.

De esta suerte, y tras abundar en la importancia histórica, natural y cultural del cuantioso patrimonio de las vías pecuarias, se han tratado los aspectos que más preocupan e interesan actualmente, tales como los problemas que plantea su determinación, recuperación y defensa jurídicas, las estrategias para su integración en la ordenación del territorio, la vigencia de la trashumancia y subsiguiente implicación en la conservación de ecosistemas y paisajes y la preservación de las razas autóctonas, los nuevos usos recreativos y el desarrollo rural.

Por lo que respecta a las Administraciones Públicas, el evento ha contado con una amplia participación de las Comunidades Autónomas, algunas de las cuales ya han optado por integrar sus redes viarias en ambiciosos programas de recuperación, acondicionamiento y fomento de nuevos usos.

También tuvieron una participación muy activa algunos Municipios que, pioneros en ello, y en coordinación con sus respectivas Comunidades Autónomas, apuestan por recuperar las vías pecuarias y sus elementos culturales anexos para su uso y disfrute y como factor de impulso de la economía local.

Por su parte, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, ha expuesto el Programa que viene desarrollando, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la recuperación y puesta en valor de las vías pecuarias, particularmente de las integradas en la Red Nacional.

Finalmente, y a resultas de todo ello, se han elaborado las Conclusiones del Congreso, cuyo contenido ha de servir de orientación para fecundas actuaciones de un promisorio futuro.

José Luis Herranz Sáez,
Director General para la Biodiversidad



COMITÉ DE HONOR
COMITÉ TÉCNICO
COMITÉ ORGANIZADOR

O R G A N I Z A C I Ó N

COMITÉ DE HONOR

Presidencia:

S.A.R. Don Felipe de Borbón y Grecia, Príncipe de Asturias

MIEMBROS:

Excma. Sra. Dña. Cristina Narbona Ruiz

Ministra de Medio Ambiente

Excma. Sra. Dña. Elena Espinosa Mangana

Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación

Excma. Sra. Dña. Carmen Calvo Poyato

Ministra de Cultura

Excma. Sra. Dña. M^a. Jesús Sansegundo Gómez de Cardifanos

Ministra de Educación y Ciencia

Excmo. Sr. D. Alberto Ruiz-Gallardón Jiménez

Alcalde de Madrid

Excma. Sra. Dña. Esperanza Aguirre Gil de Biedma

Presidenta de la Comunidad de Madrid

Excmo. Sr. D. Fernando Merry del Val

Consejero de Economía e Innovación Tecnológica de la Comunidad de Madrid

Excma. Sra. Dña. Fuensanta Coves Botella

Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía

Excmo. Sr. D. Alfredo Boné Pueyo

Consejero de Medio Ambiente de la Diputación General de Aragón

Excma. Sra. Dña. Servanda García Fernández

Consejera de Medio Rural y Pesca del Principado de Asturias

Excmo. Sr. D. Jesús Miguel Oria Díaz

Consejero de Ganadería, Agricultura y Pesca del Gobierno de Cantabria

Excmo. Sr. D. Carlos Fenández Carriedo

Consejero de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León

Excma. Sra. Dña. Rosario Arévalo Sánchez

Consejera de Medio Ambiente de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

COMITÉ DE HONOR

Hble. Sr. D. Salvador Milá i Solsona
Conseller de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya

Hble. Sr. D. Rafael Blasco Castany
Conseller de Territori i Habitatge de la Generalitat Valenciana

Excmo. Sr. D. Francisco Javier López Inieta
Consejero de Desarrollo Rural de Extremadura

Excmo. Sr. D. Augusto Lorenzo Tejera
Consejero de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias

Excmo. Sra. Dña. Aránzazu Vallejo Fernández
Consejera de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno de La Rioja

Excmo. Sr. D. Francisco Marqués Fernández
Consejero de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia

Excmo. Sr. D. José Andrés Burguete Torres
Consejero de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda de la Comunidad Foral de Navarra

Excmo. Sr. D. Sabin Intxaurreaga Mendibil
Consejero de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente del País Vasco

Hble. Sr. D. Jaume Font Barceló
Conseller de Medi Ambient del Govern de Les Illes Balears

Excmo. Sr. D. José Manuel Barreiro Fernández
Conseleiro de Medio Ambiente de la Xunta de Galicia

Excmo. Sr. D. Francisco Vázquez Vázquez
Presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias

COMITÉ TÉCNICO

Coordinador

D. José Manuel Mangas Navas

Jefe del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal.

Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente

Miembros

D. José Francisco Alenza García

Profesor Titular de Derecho Administrativo. Universidad Pública de Navarra

D. Alonso Álvarez de Toledo

Presidente de la Asociación de Trashumantes de la Raza Avileña

D. Francisco Díaz Pineda

Presidente de WWF-España- ADENA.

Catedrático del Departamento Interuniversitario de Ecología.

Universidad Complutense de Madrid

D. José Antonio Fernández Otal

Investigador de la Universidad de Zaragoza

D. Pedro García Martín

Profesor Titular del Departamento de Historia Moderna.

Facultad de Filosofía y Letras. Universidad Autónoma de Madrid

D. Jesús Garzón Heydt

Presidente de la Asociación del Concejo de la Mesta

D. Antonio Gómez Sal

Catedrático del Departamento Interuniversitario de Ecología.

Universidad de Alcalá de Henares

D. Tomás Herrero Tejedor

Profesor Titular del Departamento de Ingeniería Cartográfica, Geodesia y Fotogrametría-Expresión Gráfica. Universidad Politécnica de Madrid

D. Julio Martín Casas

Director Gerente de la Fundación para la Ecología y Protección del Medio Ambiente

D. Luis Mecati Granada

Secretario de la Comisión de Medio Ambiente. Departamento de Ordenación

del Territorio y Medio Ambiente. Federación Española de Municipios y Provincias

COMITÉ TÉCNICO

D. Juan José Mejías Montbardó
Subdirector General de Medios de Producción Ganaderos.
Dirección General de Ganadería. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

D^a Inmaculada Ortiz Borrego
Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias.
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

D. Román Rodríguez García
Jefe de Departamento del Área de Desarrollo Rural.
Empresa de Tecnologías y Servicios Agrarios, S.A.-TRAGSATEC

D. Manuel Rodríguez Pascual
Investigador de la Estación Agrícola Experimental de León.
Consejo Superior de Investigaciones Científicas

D. José Luis Rubio García
Técnico del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal.
Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente

D. Alfonso San Miguel Ayanz
Catedrático del Departamento de Silvopascicultura.
Universidad Politécnica de Madrid

D. José Ignacio Uriol Salcedo
Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales. Ministerio de Cultura

COMITÉ ORGANIZADOR

Presidente

D. José Luis Herranz Sáez

Ilmo. Sr. Director General para la Biodiversidad

Coordinador

D. José Manuel Mangas Navas

Jefe de Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal.

Dirección General para la Biodiversidad

Vocales

D^a María Jesús Rodríguez de Sancho

Ilma. Sra. Subdirectora General de Política Forestal y Desertificación

Dirección General para la Biodiversidad

D. Miguel Aymerich Huyghues

Ilmo. Sr. Subdirector General de Vida Silvestre

Dirección General para la Biodiversidad

D. Francisco Jarabo Sánchez

Ilmo. Sr. Subdirector General de Coordinación y Banco de Datos de la Biodiversidad

Dirección General para la Biodiversidad

D. José Ramón González Pan

Director de Programa de la Subdirección General de Política Forestal y Desertificación

Dirección General para la Biodiversidad

D. José Luis Rubio García

Técnico del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal

Dirección General para la Biodiversidad

D. Román Rodríguez García

Jefe de Departamento de Desarrollo Rural

Empresa de Tecnologías y Servicios Agrarios-TRAGSATEC



PROGRAMA

HORARIO DE COMUNICACIONES

Día 1: X.04.05.05 (12:00-14:00 h.)
Sala 2 (6 comunicaciones x 15 minutos)

Presenta y modera: Maite Martín-Crespo Muro

(12:00-12:15) **Contribución de las vías pecuarias al desarrollo rural de Extremadura.**

Autor: Carrasco López, José M^a y Maqueda Anguita, Alberto

Ponente: Carrasco López, José M^a.

Institución: Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(12:15-12:30) **Diez líneas de trabajo sobre vías pecuarias en La Rioja**

Autor: Ibáñez Ulargui, Juan Ignacio, Verdú Castro, Julio, Ilundaín Herías, Patricia e Ibáñez Martínez, Raquel

Ponente: Ibáñez Ulargui, Juan Ignacio

Institución: Dirección General del Medio Natural. Gobierno de La Rioja

(12:30-12:45) **Técnicas para la gestión documental de las vías pecuarias**

Autor: Marcos Robles, José Luis, Clérigo Pérez, Zacarías y Bayón Vera, Santiago

Ponente: Marcos Robles, José Luis

Institución: Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agraria. Universidad de Valladolid

(12:45-13:00) Preguntas

(13:00-13:15) **Las vías pecuarias en espacios insulares: el caso de Gran Canaria**

Autor: Gil León, Javier Luis, Moreno Medina, Claudio J., Corcuera Álvarez de Linera, José y Morales Matos, Guillermo

Ponente: Gil León, Javier Luis

Institución: Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias y Universidad de Las Palmas

(13:15-13:30) **Viejos caminos para nuevos ciudadanos**

Autor: Lozano Mazagatos, Roberto

Ponente: Lozano Mazagatos, Roberto

Institución: Fundación Oxígeno (Burgos)

(13:30-13:45) **Proyecto de sensibilización sobre las vías pecuarias en Tentudía y creación del corredor ecocultural del Ejido a la Cruz del Puerto**

Autor: Giraldo Garrón, Juan Carlos

Ponente: Giraldo Garrón, Juan Carlos

Institución: Asociación Ecologista y Cultural Cúriga- Ecologistas en Acción Monasterio (Badajoz)

(13:45-14:00) Preguntas

HORARIO DE COMUNICACIONES

Día 2: J.05.05.05 (9:00-11:30 h.)

Sala 2 (8 comunicaciones x 15 minutos)

Presenta y modera: Gerardo Sánchez Peña

(9:00-9:15) **Situaciones de hecho y de derecho en el dominio público pecuario**

Autor: Esparza Aristu, Teresa

Ponente: Esparza Aristu, Teresa

Institución: Dirección General de Agricultura. Comunidad de Madrid

(9:15-9:30) **Afecciones de los parques eólicos a las vías pecuarias de La Rioja Baja**

Autor: Urbiola Antón, Miguel; Berrueco Vegas, Luis Isaac; Muro Martínez de Quel, Carlos y Novo Rodríguez, Noa

Ponente: Urbiola Antón, Miguel

Institución: Dirección General del Medio Natural. Gobierno de La Rioja

(9:30-9:45) **Las vías pecuarias en la legislación sectorial**

Autor: Sarasibar Irirarte, Miren

Ponente: Sarasibar Irirarte, Miren

Institución: Departamento de Derecho Público. Universidad Pública de Navarra

(9:45-10:00) *Preguntas (y/o recuperación de posible retraso)*

(10:00-10:15) **La cultura pastoril en las vías pecuarias**

Autor: Bayón Vera, Santiago, Marcos Robles, José Luis y Clérigo Pérez, Zacarías

Ponente: Bayón Vera, Santiago

Institución: Asociación R. I. C. "90 varas" (Salamanca)

(10:15-10:30) **La trashumancia en la Sierra de Gúdar: el Ligallo General de Pastores y Angorca**

Autor: Martorell, Lionel

Ponente: Martorell, Lionel

Institución: Ligallo general de pastores y Angorca (Fortanete, Teruel)

(10:30-10:45) **La trasterminancia y las servidumbres intermunicipales de pastos en Aragón**

Autor: Pérez-Soba Díez del Corral, Ignacio y Solá Martín, Miguel Ángel

Ponente: Pérez-Soba Díez del Corral, Ignacio

Institución: Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón

(10:45-11:00) *Preguntas (y/o recuperación de posible retraso)*

(11:00-11:15) **Los SIG aplicados a la gestión y deslinde de las vías pecuarias**

Autor: Rodríguez García, J.J., Postigo Ortega, S. y Fernández Antón, J.L.

Ponente: Rodríguez García, J.J.,

Institución: TRAGSATEC (Madrid)

HORARIO DE COMUNICACIONES

(11:15-11:30) **Opciones políticas para apoyar la trashumancia y biodiversidad en las montañas europeas**

Autor: Pérez-Soba, Marta.

Ponente: Pérez-Soba, Marta

Institución: Instituto de investigación Alterra (Wageningen, Holanda)

(11:30-11:40) Preguntas (y/o recuperación de posible retraso)

Día 2: J.05.05.05 (12:00-14:00 h.)

Sala 2 (6 comunicaciones x 15 minutos)

Presenta y modera: Julio Martínez Saavedra

(12:00-12:15) **Vías pecuarias, urbanismo, ciudad. Sevilla 1.850-1.970**

Autor: Martín García, Antonio

Ponente: Martín García, Antonio

Institución: Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla

(12:15-12:30) **El tratamiento urbanístico de las Vías Pecuarias**

Autor: Renal Faubell, Fernando y Morales Godos, José María

Ponente: Renal Faubell, Fernando y Morales Godos, José María

Institución: Dirección Territorial de la Consellería de Territorio y Vivienda en Castellón. Generalitat Valenciana

(12:30-12:45) **La conectividad de las vías pecuarias en el territorio**

Autor: Castellano Jiménez, Estaban; Nogales Ruiz, Isabel; y Rodríguez García, Román

Ponente: Nogales Ruiz, Isabel

Institución: TRAGSATEC (Madrid)

(12:45-13:00) Preguntas

(13:00-13:15) **Vías pecuarias y asociaciones de ganaderos de Aragón**

Autor: Argudo Périz, José Luis

Ponente: Argudo Périz, José Luis

Institución: Escuela Universitaria de Estudios Sociales. Universidad de Zaragoza

(13:15-13:30) **La reglamentación de pastos, hierbas y rastrojeras, relicto de la derrota de pastos**

Autor: Pérez-Soba Díez del Corral, Ignacio y Solá Martín, Miguel Ángel

Ponente: Pérez-Soba Díez del Corral, Ignacio

Institución: Departamento de Medio Ambiente. Gobierno de Aragón

HORARIO DE COMUNICACIONES

(13:30-13:45) **As Rotas da trasumancia**

Autor: Bayón Vera, Santiago, Clérigo Pérez, Zacarías y Marcos Robles, José Luis

Ponente: Bayón Vera, Santiago

Institución: Escuela Técnica Superior de Ingeniería Agraria. Universidad de Valladolid

(13:45-14:00) Preguntas (y/o recuperación de posible retraso)

Día 3: V.06.05.05 (9:00-10:30 h.)

Sala 2 (4 comunicaciones x 15 minutos)

Presenta y modera: Roberto Vallejo Bombín

(9:00-9:15) **Ordenación y regularización de las intrusiones de vías pecuarias deslindadas en Extremadura**

Autor: Pulgarín Hernández; Josefa, Salcedo Madero, Gregorio y Verdasco Giralt, Pilar

Ponente: Maqueda Anguita, Alberto

Institución: Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

(9:15-9:30) **Gestión de las vías pecuarias madrileñas y su ordenación territorial**

Autor: Rico Hernández, Ana María y Jiménez del Olmo, M^a. Belén

Ponente: Rico Hernández, Ana María y Jiménez del Olmo, M^a. Belén

Institución: Dirección General de Agricultura. Comunidad de Madrid

(9:30-9:45) **La protección de las vías pecuarias desde el Registro de la Propiedad**

Autor: Requejo Liberal, Jorge

Ponente: Requejo Liberal, Jorge

Institución: Colegio de Registradores de la Propiedad en Castilla y León (Valladolid)

(9:45-10:00) **Casuística en 10 años de recuperación de vías pecuarias en Granada**

Autor: García Cámara, Rodolfo y Rodríguez González, Antonio

Ponente: García Cámara, Rodolfo y Rodríguez González, Antonio

Institución: Delegación Provincial de Granada de la Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

(10:00-10:30) Preguntas

VISITA TÉCNICA

PERSONAS QUE INTERVINIERON EN LA VISITA TÉCNICA

- Pilar Sanz del Hoyo (Ayuntamiento de Arcones)
- María Luisa Quintana Llorente (Ayuntamiento de Prádena)
- Rodrigo Suárez Robledano (Junta de Castilla León)
- Aurelio Martínez Taulero (Junta de Castilla León)
- José Martín Sancho (Diputación Provincial de Segovia)
- José Luis Pascual Cabrero (Diputación Provincial de Segovia)
- Luis Antonio de Santos (TRAGSATEC)
- Alfonso San Miguel Ayanz (Universidad Politécnica de Madrid)
- Julio Martín Casas (Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente)
- Isabel Peñalosa Esteban (Representante de la propiedad de la casa de esquilero de Cabanillas del Monte)
- Geminiano Herranz (Esquilador de Abades)



LEGISLACION

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

La presente Ley establece el régimen jurídico de las vías pecuarias. De este modo, el Estado ejerce la competencia exclusiva que le atribuye el artículo 149.1.23.^a de la Constitución para dictar la legislación básica sobre esta materia. Es indudable la importancia económica y social que durante siglos revistió la trashumancia, de cuya trascendencia es prueba elocuente el apoyo prestado por los monarcas a esta actividad desde la Baja Edad Media, creando, amparando o fortaleciendo a las nacientes agrupaciones pastoriles (juntas, ligallos, mestas), que con el tiempo se erigieron en poderosos gremios -su ejemplo más significativo es el Honrado Concejo de la Mesta-, a cuyo amparo los ganados aprovechaban pastizales complementarios merced a sus desplazamientos periódicos por cañadas reales y otras vías pecuarias- todo lo cual hizo posible en la Edad Moderna el desarrollo de un potente mercado lanero de resonancias internacionales. Sin embargo, desde comienzos de la Edad Contemporánea se advierte un declive rápido de la trashumancia -que se agudiza con la abolición de la Mesta (1836) y con la desamortización comunal (1855)-, y, consiguientemente, un menor uso de las vías pecuarias, cuya infraestructura soporta un intrusismo creciente. De ahí el paulatino abandono de la red viaria por las cabañas de largo recorrido y el correlativo empleo del transporte por ferrocarril y por carretera. Ello no obsta para que, si bien cada vez más relegada, subsista en nuestros días la trashumancia a pie, en coexistencia con otros desplazamientos viarios más cortos, ya entre provincias o comarcas colindantes (trasterminancia), ya entre pastos y rastrojeras de un mismo término municipal. Así pues, la red de vías pecuarias sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados; para la preservación de razas autóctonas; también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos “corredores ecológicos”, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Finalmente, y atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental. Todo ello convierte a la red de vías pecuarias -con sus elementos culturales anejos- en un legado histórico de interés capital, único en Europa, cuya preservación no garantiza en modo alguno la normativa vigente. En efecto, aunque la Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, reconoce la naturaleza demanial de estos bienes, declarando que no son susceptibles de prescripción ni de enajenación, estima, no obstante, innecesarias o sobrantes y, por consiguiente, enajenables todas aquellas vías o parte de las mismas que no se consideren útiles desde la estricta perspectiva del tránsito ganadero o de las comunicaciones agrarias, perspectiva que su Reglamento de aplicación de 3 de noviembre de 1978, amplía todavía más, hasta llegar a incluir como derechohabientes del dominio público a los propios intrusos. De ahí la necesidad de dictar una nueva Ley.

Esta Ley se vertebra en cinco Títulos. El Título preliminar, en el que se recogen las disposiciones generales, define a las vías pecuarias atendiendo al uso al que tradicionalmen-

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

te se han hallado adscritas, el tránsito ganadero, sin perjuicio de los usos compatibles y complementarios de los que se trata en el Título II. Asimismo, y prosiguiendo con una caracterización jurídica ya centenaria, se establece la naturaleza demanial de estas vías, cuya titularidad se atribuye a las Comunidades Autónomas. La actuación de éstas, por su parte, deberá estar orientada hacia la preservación y adecuación de la red viaria, así como garantizar el uso público de la misma. Este Título se cierra con una tipología de las vías pecuarias, manteniendo, con carácter general, la división tripartita tradicional en cañadas, cordeles y veredas, con las anchuras máximas reconocidas, cuyas denominaciones se declaran compatibles con aquellas otras que bajo las denominaciones de azagadores, cabañeras, caminos ganaderos, carreradas, galianas, ramales, traviesas, etc., reciben en castellano y en las demás lenguas cooficiales de las Comunidades Autónomas correspondientes. El Título I, denominado “De la creación, determinación y administración de las vías pecuarias”, se estructura en cuatro capítulos. El primero se ocupa de las potestades administrativas sobre aquéllas, cuyo ejercicio corresponde a las Comunidades Autónomas: investigación, clasificación, deslinde, amojonamiento, desafectación y cualesquiera otros actos relacionados con las mismas; también se prevé la posibilidad de crear, ampliar o restablecer vías pecuarias, cuyas actuaciones llevan aparejadas la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios sobre los bienes y derechos afectados. El capítulo segundo trata de la clasificación, deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias, y establece, como novedad legislativa, que la resolución aprobatoria del deslinde será título suficiente para rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con dicho deslinde, así como para la inmatriculación de los bienes de dominio público deslindados en los casos en que se estime conveniente. El capítulo tercero versa sobre desafectaciones y modificaciones del trazado de vías pecuarias, limitando los supuestos de desafectación a aquellas vías o tramos de ellas que no sean apropiadas para el tránsito ganadero ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios a que se hace referencia en el Título II. Las modificaciones del trazado, en su caso, y previa desafectación, deberán asegurar el mantenimiento de la integridad superficial y la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, a fin de preservar adecuada y eficazmente el uso público de las vías pecuarias. El capítulo cuarto regula las ocupaciones temporales y aprovechamientos sobrantes de las vías pecuarias, limitándose el período de aquéllas a un plazo no superior a diez años, sin perjuicio de posteriores renovaciones. El Título II, que define los usos compatibles y complementarios, siempre en relación con el tránsito ganadero, constituye una de las novedades más significativas de la nueva normativa, por cuanto que pone a las vías pecuarias al servicio de la cultura y el esparcimiento ciudadano y las convierte en un instrumento más de la política de conservación de la naturaleza. El Título III introduce otra novedad legislativa, la creación de la Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas, así como las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos interfronterizos. Los expedientes de desafectación y de expropiación, junto con los negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de vías pecuarias integrados en la Red Nacional, serán informados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El Título IV y últi-

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

mo de la Ley se dedica de forma minuciosa a enumerar las infracciones administrativas y a determinar las respectivas sanciones. Como ya es habitual en la regulación del dominio público, se establece la obligación del infractor de reparar el daño causado, con independencia de las sanciones penales o administrativas que en cada caso procedan.

TITULO PRELIMINAR.

Disposiciones generales.

Artículo 1. Objeto y definición. 1. Es objeto de la presente Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 149.1.23.^a de la Constitución, el establecimiento de la normativa básica aplicable a las vías pecuarias. 2. Se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero. 3. Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural.

Artículo 2. Naturaleza jurídica de las vías pecuarias. Las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas y, en consecuencia, inalienables, imprescriptibles e inembargables.

Artículo 3. Fines. 1. La actuación de las Comunidades Autónomas sobre las vías pecuarias perseguirá los siguientes fines: a) Regular el uso de las vías pecuarias de acuerdo con la normativa básica estatal. b) Ejercer las potestades administrativas en defensa de la integridad de las vías pecuarias. c) Garantizar el uso público de las mismas tanto cuando sirvan para facilitar el tránsito ganadero como cuando se adscriban a otros usos compatibles o complementarios. d) Asegurar la adecuada conservación de las vías pecuarias, así como de otros elementos ambientales o culturalmente valiosos, directamente vinculados a ellas, mediante la adopción de las medidas de protección y restauración necesarias. 2. Con el fin de cooperar con las Comunidades Autónomas en el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público de las vías pecuarias, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá instrumentar ayudas económicas y prestar asistencia técnica para la realización de cuantas acciones redunden en la consecución de dicha finalidad.

Artículo 4. Tipos de vías pecuarias. 1. Las vías pecuarias se denominan, con carácter general: cañadas, cordeles y veredas. a) Las cañadas son aquellas vías cuya anchura no exceda de los 75 metros. b) Son cordeles, cuando su anchura no sobrepase los 37,5 metros. c) Veredas son las vías que tienen una anchura no superior a los 20 metros. 2. Dichas denominaciones son compatibles con otras de índole consuetudinaria, tales como azagadores, cabañeras, caminos: ganaderos, carreradas, galianas, ramales, traviesas y otras que reciban en las demás lenguas españolas oficiales. 3. Los abrevaderos, descansaderos, majadas y demás lugares asociados al tránsito ganadero tendrán la superficie

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

que determine el acto administrativo de clasificación de vías pecuarias. Asimismo, la anchura de las coladas será determinada por dicho acto de clasificación.

TITULO I.

De la creación, determinación y administración de las vías pecuarias

CAPITULO I.

Potestades administrativas sobre las vías pecuarias

Artículo 5. Conservación y defensa de las vías pecuarias. Corresponde a las Comunidades Autónomas, respecto de las vías pecuarias: a) El derecho y el deber de investigar la situación de los terrenos que se presuman pertenecientes a las vías pecuarias. b) La clasificación. c) El deslinde. d) El amojonamiento. e) La desafectación. f) Cualesquiera otros actos relacionados con las mismas.

Artículo 6. Creación, ampliación y restablecimiento. La creación, ampliación y restablecimiento de las vías pecuarias corresponde a las Comunidades Autónomas en sus respectivos ámbitos territoriales. Dichas actuaciones llevan aparejadas la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes y derechos afectados.

CAPITULO II.

Clasificación, deslinde y amojonamiento

Artículo 7. Acto de clasificación. La clasificación es el acto administrativo de carácter declarativo en virtud del cual se determina la existencia, anchura, trazado y demás características físicas generales de cada vía pecuaria.

Artículo 8. Deslinde. 1. El deslinde es el acto administrativo por el que se definen los límites de las vías pecuarias de conformidad con lo establecido en el acto de la clasificación. 2. El expediente de deslinde incluirá necesariamente la relación de ocupaciones, intrusiones y colindancias. 3. El deslinde aprobado declara la posesión y la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma, dando lugar al amojonamiento y sin que las inscripciones del Registro de la Propiedad puedan prevalecer frente a la naturaleza demanial de los bienes deslindados. 4. La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde. Dicha resolución será título suficiente para que la Comunidad Autónoma proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente. En todo caso, quienes se consideren afectados por la resolución aprobatoria del deslinde podrán ejercitar las acciones que estimen pertinentes en defensa de sus derechos y solicitar la anotación preventiva de la correspondiente reclamación judicial. 5. Cuando los interesados en un expediente de deslinde aporten títulos inscritos en el Registro de la Propiedad sobre terrenos que pudieran resultar incluidos en el dominio público, el órgano que tramite dicho expediente lo

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

pondrá en conocimiento del Registrador a fin de que por éste se practique la anotación marginal preventiva de esa circunstancia. 6. Las acciones civiles sobre derechos relativos a terrenos incluidos en el dominio público deslindado prescriben a los cinco años, computados a partir de la fecha de la aprobación del deslinde. 7. En el procedimiento se dará audiencia al Ayuntamiento correspondiente, a los propietarios colindantes, previa notificación, y a las organizaciones o colectivos interesados cuyo fin sea la defensa del medio ambiente.

Artículo 9. Amojonamiento. El amojonamiento es el procedimiento administrativo en virtud del cual, una vez aprobado el deslinde, se determinan los límites de la vía pecuaria y se señalizan con carácter permanente sobre el terreno.

CAPITULO III.

Desafectaciones y modificaciones del trazado

Artículo 10. Desafectación. Las Comunidades Autónomas, en el ejercicio de las facultades conferidas por el artículo 5, apartado e), podrán desafectar del dominio público los terrenos de vías pecuarias que no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios a que se refiere el Título II de esta Ley. Los terrenos ya desafectados o que en lo sucesivo se desafecten tienen la condición de bienes patrimoniales de las Comunidades Autónomas y en su destino prevalecerá el interés público o social.

Artículo 11. Modificaciones del trazado. 1. Por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por interés particular, previa desafectación, se podrá variar o desviar el trazado de una vía pecuaria, siempre que se asegure el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél. 2. La modificación del trazado se someterá a consulta previa de las Corporaciones locales, de las Cámaras Agrarias, de las organizaciones profesionales agrarias afectadas y de aquellas organizaciones o colectivos cuyo fin sea la defensa del medio ambiente. La modificación del trazado se someterá a información pública por espacio de un mes.

Artículo 12. Modificaciones del trazado como consecuencia de una nueva ordenación territorial. En las zonas objeto de cualquier forma de ordenación territorial, el nuevo trazado que, en su caso, haya de realizarse, deberá asegurar con carácter previo el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y la continuidad de los trazados, junto con la del tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél.

Artículo 13. Modificaciones por la realización de obras públicas sobre terrenos de vías pecuarias. 1. Cuando se proyecte una obra pública sobre el terreno por el que discurra una vía pecuaria, la Administración actuante deberá asegurar que el trazado alternativo

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

de la vía pecuaria garantice el mantenimiento de sus características y la continuidad del tránsito ganadero y de su itinerario, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél. 2. En los cruces de las vías pecuarias con líneas férreas o carreteras se deberán habilitar suficientes pasos al mismo o distinto nivel que garanticen el tránsito en condiciones de rapidez y comodidad para los ganados.

CAPITULO IV

Ocupaciones y aprovechamientos en las vías pecuarias

Artículo 14. Ocupaciones temporales. Por razones de interés público y, excepcionalmente y de forma motivada, por razones de interés particular, se podrán autorizar ocupaciones de carácter temporal, siempre que tales ocupaciones no alteren el tránsito ganadero, ni impidan los demás usos compatibles o complementarios con aquél. En cualquier caso, dichas ocupaciones no podrán tener una duración superior a los diez años, sin perjuicio de su ulterior renovación. Serán sometidas a información pública por espacio de un mes y habrán de contar con el informe del Ayuntamiento en cuyo término radiquen.

Artículo 15. Aprovechamientos sobrantes. 1. Los frutos y productos no utilizados por el ganado en el normal tránsito ganadero podrán ser objeto de aprovechamiento. 2. Los aprovechamientos tendrán carácter temporal y plazo no superior a diez años. Su otorgamiento se realizará con sometimiento a los principios de publicidad y concurrencia. Los aprovechamientos podrán ser revisados: a) Cuando se hayan modificado los supuestos determinantes de su otorgamiento. b) En caso de fuerza mayor a petición de los beneficiarios. 3. El importe del precio público que se perciba, en su caso, por los frutos y aprovechamientos de las vías pecuarias se destinará a la conservación, vigilancia y la mejora de las mismas.

TITULO II.

De los usos compatibles y complementarios de las vías pecuarias

Artículo 16. Usos compatibles. 1. Se consideran compatibles con la actividad pecuaria los usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo la naturaleza jurídica de la ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero. Las comunicaciones rurales y, en particular, el desplazamiento de vehículos y maquinaria agrícola deberán respetar la prioridad del paso de los ganados, evitando el desvío de éstos o la interrupción prolongada de su marcha. Con carácter excepcional y para uso específico y concreto, las Comunidades Autónomas podrán autorizar la circulación de vehículos motorizados que no sean de carácter agrícola, quedando excluidas de dicha autorización las vías pecuarias en el momento de transitar el ganado y aquellas otras que revistan interés ecológico y cultural. 2. Serán también compatibles las plantaciones lineales, cortavientos u ornamentales, cuando permitan el tránsito normal de los ganados.

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

Artículo 17. Usos complementarios. 1. Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero. 2. Podrán establecerse sobre terrenos de vías pecuarias instalaciones desmontables que sean necesarias para el ejercicio de estas actividades conforme a lo establecido en el artículo 14. Para ello será preciso informe del Ayuntamiento y autorización de la Comunidad Autónoma. 3. Cuando algunos usos en terrenos de vías pecuarias puedan suponer incompatibilidad con la protección de ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendio, especies protegidas y prácticas deportivas tradicionales, las Administraciones competentes podrán establecer determinadas restricciones temporales a los usos complementarios.

TITULO III. Red Nacional de Vías Pecuarias

Artículo 18. Red Nacional de Vías Pecuarias. 1. Se crea la Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo. 2. Podrán incorporarse a la Red Nacional, a petición de las Comunidades Autónomas, otras vías pecuarias que, discurriendo por sus territorios respectivos, estén comunicadas con dicha Red. 3. Los expedientes de desafectación y de expropiación, junto con los negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, son competencia de las Comunidades Autónomas, previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. 4. Las resoluciones aprobatorias del deslinde de vías pecuarias que, de conformidad con el apartado 1 de este artículo, deban integrarse en la Red, harán constar esta circunstancia. La señalización de las mismas reflejará necesariamente su integración en la Red Nacional. 5. La clasificación y demás actos administrativos posteriores, que afecten a las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, se incorporarán al Fondo Documental de Vías Pecuarias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. A estos efectos las Comunidades Autónomas facilitarán a dicho Fondo información suficiente relativa a dichos actos.

TITULO IV. De las infracciones y sanciones

Artículo 19. Disposiciones generales. 1. Las acciones u omisiones que infrinjan lo previsto en la presente Ley generarán responsabilidad de naturaleza administrativa, sin perjuicio de la exigible en vía penal, civil o de otro orden en que puedan incurrir los responsables. 2. Cuando no sea posible determinar el grado de participación de las distintas personas que hubiesen intervenido en la realización de la infracción, la responsabilidad será

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

solidaria, sin perjuicio del derecho a repetir frente a los demás participantes, por parte de aquel o aquellos que hubieran afrontado las responsabilidades. 3. En ningún caso se producirá una doble sanción por los mismos hechos y en función de los mismos intereses públicos protegidos, si bien deberán exigirse las demás responsabilidades que se deduzcan de otros hechos o infracciones concurrentes.

Artículo 20. Reparación de daños. 1. Sin perjuicio de las sanciones penales o administrativas que en cada caso procedan, el infractor deberá reparar el daño causado. La reparación tendrá como objetivo lograr, en la medida de lo posible, la restauración de la vía pecuaria al ser y estado previos al hecho de cometerse la agresión. En el caso de que no se pueda restaurar el daño en el mismo lugar deberá recuperarse en otro espacio donde cumpla la finalidad de la vía pecuaria. 2. Asimismo, la Administración de la Comunidad Autónoma podrá subsidiariamente proceder a la reparación por cuenta del infractor y a costa del mismo. En todo caso, el infractor deberá abonar todos los daños y perjuicios ocasionados en el plazo que, en cada caso, se fije en la resolución correspondiente. 3. Con independencia de las que puedan corresponder en concepto de sanción, el órgano sancionador podrá acordar la imposición de multas coercitivas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 99 de la Ley 30/1992, una vez transcurridos los plazos señalados en el requerimiento correspondiente. La cuantía de cada una de dichas multas no superará el 20 por 100 de la multa fijada por la infracción correspondiente.

Artículo 21. Clasificación de infracciones. 1. Las infracciones se clasificarán en muy graves, graves y leves. 2. Son infracciones muy graves: a) La alteración de hitos, mojones o indicadores de cualquier clase, destinados al señalamiento de los límites de las vías pecuarias. b) La edificación o ejecución no autorizada de cualquier tipo de obras en terrenos de vías pecuarias. c) La instalación de obstáculos o la realización de cualquier tipo de acto que impida totalmente el tránsito de ganado o previsto para los demás usos compatibles o complementarios. d) Las acciones u omisiones que causen daño o menoscabo en las vías pecuarias o impidan su uso, así como la ocupación de las mismas sin el debido título administrativo. 3. Son infracciones graves: a) La roturación o plantación no autorizada que se realice en cualquier vía pecuaria. b) La realización de vertidos o el derrame de residuos en el ámbito delimitado de una vía pecuaria. c) La corta o tala no autorizada de los árboles existentes en las vías pecuarias. d) El aprovechamiento no autorizado de los frutos o productos de las vías pecuarias no utilizables por el ganado. e) La realización de obras o instalaciones no autorizadas de naturaleza provisional en las vías pecuarias. f) La obstrucción del ejercicio de las funciones de policía, inspección o vigilancia previstas en la presente Ley. g) Haber sido sancionado, por resolución firme, por la comisión de dos faltas leves en un período de seis meses. 4. Son infracciones leves: a) Las acciones u omisiones que causen daño o menoscabo en las vías pecuarias, sin que impidan el tránsito de ganado o demás usos compatibles o complementarios. b) El incumplimiento de las condiciones establecidas en los correspondientes títulos administrativos. c) El incumplimiento total o parcial de las prohibiciones establecidas en la presente Ley y la omisión de actuaciones que fueran obligatorias conforme a ellas.

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

Artículo 22. Sanciones. 1. Las infracciones tipificadas en el artículo 21 serán sancionadas con las siguientes multas: a) Infracciones leves, multa de 10.000 a 100.000 pesetas. b) Infracciones graves, multa de 100.001 a 5.000.000 de pesetas. c) Infracciones muy graves, multa de 5.000.001 a 25.000.000 de pesetas. 2. Las sanciones se impondrán atendiendo a su repercusión o su trascendencia por lo que respecta a la seguridad de las personas y bienes, así como al impacto ambiental y a las circunstancias del responsable, su grado de culpa, reincidencia, participación y beneficios que hubiesen obtenido y demás criterios previstos en el artículo 131.3 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. 3. Las sanciones impuestas por infracciones muy graves, una vez firmes, serán publicadas en la forma que se determine reglamentariamente.

Artículo 23. Responsabilidad penal. Cuando la infracción pudiera ser constitutiva de delito o falta, se dará traslado del tanto de culpa al Ministerio Fiscal, suspendiéndose la tramitación del procedimiento sancionador mientras la autoridad judicial no hubiera dictado sentencia firme o resolución que ponga fin al proceso. La sanción penal excluirá la imposición de sanción administrativa en los casos en que se aprecie la identidad del sujeto, del hecho y del fundamento. De no haberse estimado la existencia de delito o falta, el órgano competente continuará, en su caso, el expediente sancionador teniendo en cuenta los hechos declarados probados en la resolución firme del órgano judicial competente.

Artículo 24. Prescripción de infracciones y sanciones. 1. Las infracciones administrativas contra lo dispuesto en la presente Ley prescribirán: en el plazo de cinco años las muy graves, en el de tres años las graves y en el de un año las leves. 2. Las sanciones impuestas por la comisión de faltas muy graves prescribirán a los tres años, en tanto que las impuestas por faltas graves o leves lo harán a los dos años o al año, respectivamente. El plazo de prescripción de las infracciones comenzará a contarse desde el día en que la infracción se hubiera cometido o desde el día en que finalice la acción.

Artículo 25. Competencia sancionadora. Las Comunidades Autónomas serán competentes para instruir y resolver los expedientes sancionadores, así como para adoptar las medidas cautelares o provisionales destinadas a asegurar la eficacia de la resolución final que pudiera recaer.

Disposición adicional primera.

Clasificación urgente de las vías pecuarias no clasificadas.

Las vías pecuarias no clasificadas conservan su condición originaria y deberán ser objeto de clasificación con carácter de urgencia. Disposición adicional segunda. Régimen arancelario de las inscripciones de vías pecuarias en el Registro de la Propiedad. El régimen arancelario de las inscripciones que se practiquen en los Registros de la Propiedad de los bienes de dominio público a que se refiere esta Ley será determinado por Real Decreto, atendiendo al costo del servicio registral. Disposición adicional tercera. Régimen de las vías pecuarias que atraviesan las Reservas Naturales y los Parques.

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

1. El uso que se dé a las vías pecuarias o a los tramos de las mismas que atraviesen el terreno ocupado por un Parque o una Reserva Natural estará determinado por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales y, además, en el caso de los Parques, por el Plan Rector de uso y gestión, aunque siempre se asegurará el mantenimiento de la integridad superficial de las vías, la idoneidad de los itinerarios, de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios de aquél. 2. Lo establecido en el apartado anterior será también aplicable a los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales y a los Planes de uso y gestión de los Parques Nacionales incluidos en la Red Estatal.

Disposición transitoria única.

Las clasificaciones, deslindes, amojonamientos, expedientes sancionadores, expedientes de innecesariedad, enajenaciones, ocupaciones temporales y aprovechamientos que se encontraren en tramitación a la entrada en vigor de la presente Ley, se ajustarán a la normativa básica y requisitos establecidos en la misma.

Disposición derogatoria única.

Queda derogada la Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias, y el Real Decreto 2876/1978, de 3 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de las Vías Pecuarias, así como cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta Ley.

Disposición final primera. Aplicación de la Ley.

Son normas básicas, a los efectos de lo previsto en el artículo 149.1.23.^a de la Constitución, los siguientes artículos y disposiciones: artículos 1 a 7, apartados 1 a 3 y 7 del artículo 8, artículos 10 a 17 y 19 a 25, disposición adicional primera, apartado 1 de la disposición adicional tercera, disposición transitoria única y disposiciones finales primera y segunda. Son normas de aplicación plena en todo el territorio nacional en virtud de lo dispuesto en los artículos 149.1.6.^a y 8.^a de la Constitución los siguientes artículos y disposiciones: apartados 4, 5 y 6 del artículo 8 y disposición adicional segunda.

Disposición final segunda.

Aplicación de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

En todo lo no previsto en el Título IV de la presente Ley será de aplicación el Título IX de la Ley 30/1992.

Disposición final tercera.

Desarrollo de la Ley.

Corresponde al Gobierno y a las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, dictar las disposiciones que sean precisas para el desarrollo de esta Ley.

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

Disposición final cuarta.

Actualización de las sanciones.

El Gobierno, mediante Real Decreto, podrá actualizar la cuantía de las multas establecidas en esta Ley de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios al consumo. Disposición final quinta. Entrada en vigor de la Ley.

La presente Ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

LEGISLACIÓN VIAS PECUARIAS

NORMATIVA AUTONÓMICA

- Decreto 143/1996, de 1 de octubre, por el que se establece el reglamento de Vías Pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura (D.O.E., 17-10-96); Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el reglamento de Vías Pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura (D.O.E., 14-3-00).
- Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de Vías Pecuarias de Navarra (B.O.N., 24-12-97; B.O.E. 10-2-98).
- Decreto 3/1998, de 9 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja (B.O.R., 22-1-98).
- Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Madrid (B.O.C.M., 23-6-98; B.O.E., 28-8-98).
- Decreto 155/1998, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía (B.O.J.A., 4-8-98).
- Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha (D.O.C.M., 8-4-03; B.O.E. 3-6-03).
- Ley 10/2005, de 11 de noviembre, de Vías Pecuarias de Aragón (B.O.A., 23-11-05; B.O.E., 9-12-05).



DISCURSO DE APERTURA

DISCURSO DE APERTURA

DISCURSO DE APERTURA

Excma. Sra. Doña Cristina Narbona Ruiz

MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE

Es un honor para mí, como Ministra del Departamento de Medio Ambiente, inaugurar este I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, y agradecer en primer lugar a S.A.R., el Príncipe de Asturias, que haya aceptado amablemente presidir nuestro Comité de Honor, agradecimiento que hago extensivo a todos sus dignos miembros,

A la Excma. Sra. Presidenta de la Comunidad de Madrid,

A mis colegas, las Excmas. Sras. Ministras de los Departamentos de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Cultura y de Educación y Ciencia,

A los Excmos. Sres. Consejeros responsables de vías pecuarias de las distintas Comunidades Autónomas,

Al Excmo. Sr. Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de La Coruña, en su calidad de Presidente de la Federación Española de Municipios y Provincias, y

Al Excmo. Sr. Alcalde-Presidente de la Villa de Madrid, nuestro anfitrión.

Quiero también dar la bienvenida a todos aquellos que nos honran hoy aquí con su presencia, ya sea por motivos institucionales, ya en representación de grupos o colectivos o bien a título individual.

Como acertadamente se ha dicho, cuando se promulga la vigente Constitución Española de 1978, la situación legal y material de los más significativos bienes rústicos de uso público, tanto de carácter local (comunales) como general (costas, riberas fluviales, vías pecuarias), es francamente desalentadora tras casi dos siglos de mutaciones, agresiones y usurpaciones que han socavado su integridad física al socaire de normas entreguistas, frivolidad política y dejación administrativa. Tal vez precisamente por ello, el artículo 132 del texto constitucional se ocupa del dominio público.

Pues bien, para dar el adecuado tratamiento legal a estos bienes de dominio público, se promulgaron en su día dos leyes de especial relevancia: la Ley 29/1985, de 2 de agosto, de Aguas –parcialmente desarrollada por R. Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico-, y la Ley 22/1988, de 28

DISCURSO DE APERTURA

de julio, de Costas, normas ambas que habrían de servir como acicate y punto de referencia para la redacción de la futura Ley de Vías Pecuarias.

Y es que por entonces –también se ha dicho– el estado de la red de vías pecuarias era si cabe el más lamentable, consecuencia directa de un siglo de intrusiones particulares (roturaciones, edificaciones) y cesiones administrativas (ocupaciones, prevalencias y desafectaciones) que la normativa tradicional había ido tratando con poca fortuna y cuya rectificación no era dable acometer con la legislación vigente, todo ello en notoria contradicción con una demanda social difícilmente soslayable.

Para poner fin a este estado de cosas –y con arreglo al marco institucional– se promulga la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, una ley que –sin prejuzgar las conclusiones de este Congreso– puede decirse que ha dado razonable satisfacción a las demandas previstas, y ello por razón de algunas de sus virtualidades, que es preciso resaltar:

- Es respetuosa con la asunción estatutaria de competencias, ya que, en armonía con ellas, declara sin ambages que las vías pecuarias son bienes de dominio público de las Comunidades Autónomas (Art. 2.).

- Es conservacionista, pues reivindica con efectividad los terrenos usurpados al dominio público, y a tal fin habilita un deslinde netamente restitutivo, cuya aprobación declara la posesión y titularidad a favor de la Comunidad Autónoma, dando paso al amojonamiento y sin que las inscripciones registrales puedan prevalecer frente a su naturaleza demanial, pudiéndose rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde (art. 8). Además, preserva la red viaria en su conjunto, pues lejos de seguir las directrices tradicionales de ir segregando total o parcialmente las vías poco o nada transitadas por la ganadería, y ya en armonía con los nuevos usos, restringe al máximo la desafectación demanial, quedando relegada a los terrenos que no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios a los que se refiere dicha Ley (art. 10).

- Es novedosa, toda vez que, sin perjuicio del uso prioritario por parte de la ganadería, considera como complementarios de las vías pecuarias los usos que actualmente y de modo creciente demanda nuestra sociedad, esto es, el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados (Art. 17), favorecedores todos ellos del contacto del hombre con la naturaleza, y de su aprecio medioambiental y cultural.

- Es integradora e incentivadora de la cohesión territorial, pues crea la Red Nacional de Vías Pecuarias, en la que se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discorra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo, ello todo sin perjuicio de que puedan incorporarse a dicha Red, a petición de las Comunidades

DISCURSO DE APERTURA

Autónomas, otras vías pecuarias que discurriendo por el mismo territorio estén comunicadas con ella (art. 18)

- Es posibilista, ya que promueve la colaboración interadministrativa, pues faculta a la Administración General del Estado para cooperar con las Comunidades Autónomas en el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público pecuario, a cuyos efectos podrá instrumentar ayudas económicas y prestar asistencia técnica para la realización de cuantas acciones redunden en la consecución de dicha finalidad (Art. 3.2)

Pues bien, promulgada la Ley básica, algunas Comunidades Autónomas emprenden su andadura –con desigual empeño- en pro de la defensa, reivindicación y puesta en uso de sus vías pecuarias, a cuyos efectos acometen líneas o programas de actuación y desarrollan la normativa estatal.

Ya en otro contexto, la Comisión de Medio Ambiente, del Congreso de los Diputados, en su reunión de 11 de noviembre de 1998, aprobó con modificaciones la Proposición no de Ley sobre Vías Pecuarias presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en los siguientes términos: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan Nacional de Recuperación de Vías Pecuarias, determinando la Red Nacional de Vías Pecuarias y concretando los instrumentos a los que ha de ajustarse la cooperación interadministrativa, prevista en el artículo 3.2 de la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias”.

Precisamente al amparo de las competencias que confiere la Ley 3/1995, y en cumplimiento de la Proposición no de Ley de 1998, el Ministerio de Medio Ambiente viene implementado un Programa, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la determinación y recuperación de vías pecuarias -particularmente las integradas en la Red Nacional-, cuyas realizaciones más significativas al momento presente se concretan en las actuaciones siguientes:

A/ Estudios para la determinación de la Red Nacional: A este respecto, el Ministerio de Medio Ambiente ha procedido a la digitalización cartográfica, sobre mapas provinciales (E: 1/200.000), de la red de vías pecuarias de las Comunidades Autónomas de Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura y Madrid (1999-2000), ha suscrito un Convenio de colaboración en 9-10-2000 con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la Universidad Autónoma de Madrid para el estudio de la cabaña ganadera trashumante/trasterminante y de las vías pecuarias en la España Septentrional (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco) y, finalmente, ha procedido a determinar el itinerario de las Grandes Cañadas Reales de la Mesta que se integran en la Red Nacional (2001-2004).

B/ Proyectos para la recuperación de vías pecuarias: Durante el periodo de 1999-2004, el Ministerio de Medio Ambiente ha suscrito siete convenios específicos de colabo-

DISCURSO DE APERTURA

ración con seis Comunidades Autónomas para la ejecución de sendos proyectos de deslinde, amojonamiento y señalización en sus redes viarias: Extremadura (1999), Castilla y León (2000), Navarra (2001), Comunidad Valenciana (2002), Castilla y León (2003), Castilla-La Mancha (2003) y Murcia (2005), con una actuación conjunta sobre mas de 1500 kms. El Programa de Recuperación de Vías Pecuarias contempla la actuación sobre los 6.000 Kms. restantes de la Red Nacional en el próximo decenio (2.005-2.015): 600 km/año.

Pues bien, sin perjuicio de incorporar las conclusiones emanadas de este Congreso a las actuaciones programáticas en curso, el Ministerio de Medio Ambiente tiene previsto:

A/ Proceder al desarrollo normativo de la Ley Básica, tanto en los aspectos previstos –los relativos a inscripciones registrales (art. 8.4. y disp. ad. segunda) y actualización de sanciones (disp. final cuarta)-, como en otros que se consideran convenientes (disp. final tercera), en particular el que se refiere a la explicitación de las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, a cuyos efectos, y previa información a las Comunidades Autónomas, se publicará en el Diario Oficial la relación de Grandes Cañadas Reales de la Mesta integradas en dicha Red.

B/ Ampliar y completar las actuaciones para la recuperación de vías pecuarias en colaboración con las Comunidades Autónomas. Habida cuenta de que la recuperación física y/o jurídica de las vías pecuarias, esto es, el deslinde y amojonamiento de las mismas, es condición necesaria pero no suficiente para su correcta puesta en uso, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, y en colaboración con las Comunidades Autónomas, quiere impulsar el acondicionamiento de las vías pecuarias previamente recuperadas a fin de que puedan ser adscritas al desarrollo ecológico del medio rural.

D/ Instar la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa, conforme con la Proposición no de Ley aprobada por el Congreso de los Diputados en 29-4-2003, a cuyos efectos se ha emprendido el intercambio de documentación entre el Ministerio de Cultura (Archivo de la Mesta/Asociación General de Ganaderos del Reino) y nuestro Ministerio (Fondo Documental de Vías Pecuarias).

Ello todo, finalmente, y tal como se ha adelantado, a reserva de las conclusiones de este Congreso, al que auguramos todo un éxito.

Muchas gracias.



CONFERENCIA
INAUGURAL

C O N F E R E N C I A I N A U G U R A L

CONFERENCIA INAUGURAL

LA LEY 3/1995, DE VÍAS PECUARIAS: 10 AÑOS DE APLICACIÓN

José Francisco Alenza García
Profesor Titular de Derecho Administrativo
Universidad Pública de Navarra

I. DIEZ AÑOS NO SON NADA

En primer lugar debo agradecer a los organizadores el honor que me han hecho de permitirme impartir la conferencia inaugural de este I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, que se celebra con ocasión del décimo aniversario de la Ley 3/1995, de 23 de marzo de Vías Pecuarias.

Uno de los maestros del Derecho más importantes de todos los tiempos, el alemán Rudolf von Ihering, nos ha enseñado que el pueblo romano daba prioridad a las leyes antiguas. El paso del tiempo comunica a la ley una fuerza moral y la reviste de una “consagración que se impone por sí sola a lo arbitrario. La ley no alcanza el apogeo de su fuerza sino cuando las leyes han atravesado los siglos. Cuando las leyes se suceden y se reemplazan rápidamente, pierden a la par el respeto que se les debe y su fuerza y autoridad”.

Por eso, podemos afirmar que diez años (o incluso veinte, como diría el tango de Gardel) no son nada, especialmente para una ley ¿o sí lo son?

La antigüedad de una ley era lo que en Roma le daba mayor valor. Ahora rige el principio de sucesión cronológica, según el cual la norma posterior modifica o deroga a la anterior. Pero, sigue siendo válido el test propuesto por von Ihering, según el cual la fuerza moral del derecho de un época se puede evaluar por las tablas de mortalidad media de sus leyes.

Poca fuerza moral tienen, según esto, nuestras leyes. Vivimos en un mundo de leyes desbocadas, de incontinencia legislativa, donde una ley publicada el jueves es reformada el lunes (y esto no es una exageración), donde una ley llegado a ser reformada antes de su entrada en vigor, o en el que una sola ley (las leyes de acompañamiento o de medidas) modifican de un solo golpe más de sesenta leyes distintas.

Celebramos hoy los diez años de vigencia de la LVP, sin que haya sufrido modificación alguna desde su aprobación. Supera, con creces, la media de mortalidad de las leyes. Su fuerza moral, por tanto, no es desdeñable. Debemos felicitarlos por ello. Y, también, debemos felicitar a la Dirección General para la Biodiversidad por organizar este Congreso donde se va a analizar y debatir desde los diversos puntos de vista científicos, sociales, administrativos o empresariales que interesan a las vías pecuarias.

A mi me corresponde en esta intervención valorar, desde un punto de vista jurídico, estos diez años de aplicación de la LVP. Son muchas y muy diversas las implicaciones jurídicas de la Ley de Vías Pecuarias. Yo me voy a centrar, en la primera parte de mi exposición, en los aspectos básicos del nuevo paradigma de las vías pecuarias que ha establecido la Ley 3/1995, dejando fuera de mi análisis otros aspectos importantes, aunque más secundarios, que serán objeto de estudio y debate en otras conferencias o

CONFERENCIA INAUGURAL

sesiones temáticas del Congreso. En segundo lugar, expondré el impacto que, a mi juicio, ha producido la nueva Ley en el ámbito normativo, administrativo y jurisprudencial en estos diez años.

II. LA LEY DE VÍAS PECUARIAS: UNA RENOVADORA LEY “PONTIFEX”

1. UNA LEY QUE TIENDE PUENTES ENTRE EL PASADO Y EL FUTURO

La Ley de Vías Pecuarias puede calificarse como una ley “pontifica” o “pontificia”. Lo digo no porque tenga que ver con el reciente cónclave vaticano, sino en sentido etimológico del término: en Roma el pontifex (de pons y de facio) era el que hace de puente, el que tiende puentes. Pues bien, la LVP es una ley que “tiende puentes” entre el pasado de las vías pecuarias y su futuro.

Regula unos antiquísimos caminos conservando parte de su centenaria regulación en lo que se refiere a denominaciones, anchuras, uso ganadero (que sigue siendo el prioritario), y naturaleza jurídica. Pero, al mismo tiempo, esa regulación es renovadora abriendo nuevas posibilidades de uso y conservación que las proyecte hacia el futuro.

Esa renovación se ha logrado sacudiendo o revolucionando el régimen jurídico tradicional de las vías pecuarias e instaurando lo que he llamado, en sentido kuhiano, un nuevo paradigma de las vías pecuarias: una nueva concepción que transforma radicalmente la regulación jurídica de cañadas, cordeles y veredas.

La sucesión de los paradigmas científicos no suele ser sencilla. Tampoco lo ha sido en las vías pecuarias. Hacia 1970 se dejó sentir ya la crisis del paradigma vigente. El escaso valor que se daba a la funcionalidad de las vías pecuarias estaba degenerando en el desmantelamiento de toda la red viaria pastoril. La decadencia de la trashumancia, la subordinación a otras actuaciones públicas, la venta de las vías innecesarias hacían de las vías pecuarias un dominio público atenuado y en trance de desaparición.

El progresivo abandono de la actividad trashumante convirtió a muchas vías pecuarias en innecesarias y facilitó masivas usurpaciones de estos bienes. La reacción del Estado fue, no tratar de evitar lo inevitable (la pérdida de unas vías inservibles), sino participar en los beneficios que podían extraerse de los terrenos de los caminos pecuarios.

En definitiva, el paradigma que animaba la regulación histórica de las vías pecuarias, éstas eran concebidas como bienes de dominio público destinados al tránsito pecuario y a la obtención de ingresos económicos cuando dejaban de ser necesarias. Esta concepción se reflejaba con toda nitidez en la estructura de las normas reguladoras, que tenía una fisonomía bifronte: en la primera parte se definían las vías pecuarias como bienes de dominio público y se sujetaban a un régimen de protección exorbitante; en la segunda, se regulaba la enajenación de las vías pecuarias innecesarias.

La revitalización de estos caminos pasaba por descubrir nuevas funciones de las vías pecuarias que incrementaran la estimación de su funcionalidad. Desde muy diversos ámbitos comenzaron a surgir propuestas hacia una redefinición de las vías pecuarias basada en la pluralidad de funciones y usos de las mismas, que la Ley 3/1995 terminó por asumir.

2. EL NUEVO PARADIGMA DE LAS VÍAS PECUARIAS

El nuevo paradigma de las vías pecuarias puede sintetizarse en los siguientes cuatro aspectos:

- la titularidad autonómica de las vías pecuarias,
- la multifuncionalidad de las mismas,
- la diversidad de usos y
- el reforzado régimen de protección de las mismas.

2. 1. LAS VÍAS PECUARIAS SON BIENES DE DOMINIO PÚBLICO DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS

El primer gran cambio que impuso la LVP se refiere a la persona titular y protagonista en la protección y gestión de las vías pecuarias: primero fue el Honrado Concejo de la Mesta, luego la Asociación de Ganaderos, después el Ministerio de Agricultura, y, en la actualidad, son las Comunidades Autónomas las que ostentan las potestades de conservación y ordenación de los usos de la red cañariega.

La LVP de 1995 declara a las vías pecuarias como bienes del dominio público de las Comunidades Autónomas (art. 2). Esta titularidad alcanza, incluso, a aquellas vías pecuarias que discurren entre dos o más Comunidades Autónomas. La Constitución no utiliza el criterio territorial para articular el reparto de competencias en materia de vías pecuarias. Ello no hubiera impedido que el Estado se hubiera reservado, justificadamente, la titularidad de las vías pecuarias que trascurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma. Sin embargo, el legislador básico ha optado por mantener la titularidad autonómica de todas las vías pecuarias, reservando al Estado únicamente algunas funciones sobre las que se integren en la Red Nacional.

La asignación de la titularidad de las vías pecuarias a las Comunidades Autónomas no es consecuencia directa de las reglas constitucionales de competencias en esta materia, por lo que cabe afirmar que el legislador básico ha descentralizado la materia mucho más de lo que exigía la Constitución.

La creación de la Red Nacional de Vías Pecuarias tiene por objetivo salvaguardar las vías pecuarias supraautonómicas. Las competencias reconocidas al Estado sobre las vías pecuarias integradas en la Red Nacional son de carácter mínimo: en primer lugar, informar con carácter previo y preceptivo (aunque no vinculante) en los procedimientos de desafectación y de expropiación, y en los negocios jurídicos de adquisición que afecten a terrenos de las vías pecuarias de la Red Nacional, cuya resolución es competencia de las Comunidades Autónomas (art. 18.3 LVP); y, en segundo lugar, la gestión de un Fondo Documental de Vías Pecuarias que recoja la clasificación y demás actos administrativos que afecten a las vías pecuarias de la Red Nacional (art. 18.5 LVP).

Sería necesario dotar de una mayor intervención estatal (vía, por ejemplo, de informe vinculante) en la desafectación de vías pecuarias de la Red, para garantizar que no desaparezcan tramos de cañadas de interés nacional.

No obstante, cabe esperar –y, en su caso, reclamar– de la Administración estatal un mayor protagonismo en la defensa, gestión y promoción de la Red Nacional

CONFERENCIA INAUGURAL

de Vías Pecuarias, que el que parecen reservarle las competencias asignadas sobre la citada Red Nacional.

La conocida distinción orsiana entre la potestas –es decir, el imperium o poder atribuido por la norma– y la auctoritas –el saber o prestigio reconocido socialmente– también tiene sentido en este ámbito. La auctoritas estatal en materia de vías pecuarias descansa, al menos, en dos circunstancias: por un lado, en la larga experiencia acumulada –aunque fuera desafortunada en algunas épocas– en la protección y gestión de las vías pecuarias y, por otro, en la gestión del Fondo Documental.

Experiencia, información, documentación son valores fundamentales para impulsar y, en su caso, orientar las políticas autonómicas sobre vías pecuarias. Téngase en cuenta que sólo seis Comunidades Autónomas cuentan con legislación propia en desarrollo de la estatal. E incluso entre éstas no se tiene, a veces, muy claro qué hacer con el importante patrimonio viario pastoril del que son titulares. Esa falta de criterio y de orientación puede muy bien ser suplida por el Estado, por ejemplo, mediante unas directrices generales que, al mismo tiempo que dotan de uniformidad a la gestión de las vías pecuarias integradas en la Red Nacional, sirvan de modelo para la gestión del resto de vías pecuarias.

Además, la LVP prevé expresamente otros dos instrumentos idóneos para que el Estado pueda impulsar y orientar las políticas autonómicas sobre vías pecuarias (y que son una forma de reconocer la auctoritas estatal en esta materia): la previsión de ayudas económicas y la prestación de asistencia técnica con el objetivo de cooperar con las Comunidades Autónomas para el «aseguramiento de la integridad y adecuada conservación del dominio público de las vías pecuarias» (art. 3.2).

Junto a lo anterior el Estado dispone de otros títulos de intervención sobre las vías pecuarias que guardan relación con sus valores ecológicos (legislación básica en materia de protección ambiental, art. 149.1.23ª CE), turísticos (la adecuada utilización del ocio y la promoción internacional de los recursos turísticos españoles), y culturales (defensa del patrimonio cultural y artístico, art. 149.1.28ª, CE).

Por tanto, además de las actuaciones de protección y gestión de la Red Nacional, la Administración estatal está llamada

— a cooperar con las Comunidades Autónomas para garantizar la integridad y adecuada conservación del dominio público de las vías pecuarias y, en general, para la orientación de las políticas autonómicas sobre vías pecuarias; y

— a difundir la utilización de las vías pecuarias y a promocionar en el ámbito internacional los citados valores ecológicos, turísticos y culturales mediante, por ejemplo, la integración de la trashumancia dentro de los Programas de Desarrollo Rural o la inclusión de las vías pecuarias de la Red Nacional en categorías internacionales de reconocimiento de sus valores.

2. 2. DIVERSIDAD FUNCIONAL DE LAS VÍAS PECUARIAS

Como he dicho revitalización de estos caminos pecuarios pasaba por asignar nuevas funciones de las vías pecuarias

CONFERENCIA INAUGURAL

En cuanto de bienes de dominio público las vías pecuarias son bienes destinados al uso público. Ese destino al uso público se limitaba tradicionalmente al tránsito ganadero, que continúa siendo su principal y prioritario uso. Pero la LVP ha añadido tres nuevas funciones públicas.

a) Función ecológica.

Sin minusvalorar la importancia de las otras utilidades de las vías pecuarias, las funciones ecológicas son las que más han influido en su revitalización. Las concretas funciones de carácter ecológico que pueden cumplir las vías pecuarias son varias.

En primer lugar, debe destacarse el alto valor ecológico y biológico del ecosistema cañariego, por los pastos y el arbolado que contienen, por las formaciones forestales adyacentes a las mismas, el papel que prestan a la fauna como zonas de refugio, cría y nidificación, etc. Tal es su importancia ecológica que si en su día fueron definidas como pastos alargados para el ganado trashumante, hoy podrían describirse como «parques naturales alargados o lineales».

En segundo lugar, pueden servir como corredores ecológicos de conexión entre enclaves naturales que facilitan el intercambio genético de las distintas especies.

Tienen, además, un alto valor paisajístico, pueden servir como franjas de protección de los espacios naturales y pueden ser utilizadas como magníficas aulas de la naturaleza para la educación ambiental.

El papel ecológico de las vías pecuarias ha sido dotado en la LVP de gran importancia. La función ambiental no es una más entre las varias que cumplen las vías pecuarias. Aunque su destino primordial es el tránsito ganadero, la función ecológica está, cuando menos, al mismo nivel puesto que condiciona todas las demás. Este condicionamiento ambiental aparece en la regulación tanto de los usos compatibles, como en el de los usos complementarios (artículos 16.2 y 17.3); y de manera general se recoge en el artículo 1.3 de la LVP: «Asimismo, las vías pecuarias podrán ser destinadas a otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines, dando prioridad al tránsito ganadero y otros usos rurales, e inspirándose en el desarrollo sostenible y el respeto al medio ambiente, al paisaje y al patrimonio natural y cultural».

b) Función recreativa

La propia exposición de motivos de la LVP señala que pone «las vías pecuarias al servicio de la cultura y el esparcimiento ciudadano». Por ello, entre los usos complementarios de las vías pecuarias se encuentran actividades como «el paseo, el senderismo o la cabalgada» para satisfacer esa creciente demanda social del turismo activo y del turismo en los espacios naturales.

c) Función histórico-cultural

Las vías pecuarias reflejan nitidamente la cultura pastoril española. Pero, además, la importancia que tuvo la actividad trashumante en nuestro país permite considerarlas como un testimonio destacado de su historia y como parte integrante de la cultura española.

CONFERENCIA INAUGURAL

En definitiva, el viejo paradigma según el cual las vías pecuarias eran caminos destinados únicamente al tránsito pecuario y agrícola (o la enajenación si dejaban de ser utilizados), que abocaba a su desaparición ha sido desechado. Ahora, aunque no sean utilizadas por los ganados, podrán mantener su condición demanial gracias a las otras funciones públicas que se le asignan.

2. 3. DIVERSIDAD DE USOS

En consonancia con las nuevas funciones, se admiten, además del uso pecuario, otros usos y aprovechamientos de las vías pecuarias.

Son los usos compatibles (usos tradicionales de carácter agrícola y comunicaciones rurales) y los usos complementarios (paseo, senderismo, cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo), que, como regla general son libres —es decir, que no requieren autorización previa, ni el pago de tasas—, aunque están sometidos a ciertas restricciones, para garantizar la prioridad del uso pecuario y sus valores naturales.

Sólo los usos que suponen una mayor intensidad o peligrosidad para los valores de las vías pecuarias (como los usos colectivos y la circulación de vehículos motorizados no agrícolas) quedan sometidos a autorización previa.

Por su parte, las ocupaciones y el aprovechamiento de los productos sobrantes constituyen usos privativos que requieren la previa adjudicación por parte de la Comunidad Autónoma, y son de carácter temporal, sin que en ningún caso puedan otorgarse por un plazo superior a diez años (arts. 14 y 15 LVP).

2. 4. UN REFORZADO RÉGIMEN DE PROTECCIÓN

En su día se definieron las vías pecuarias como un dominio público «relajado» al admitirse la legitimación de ocupaciones (auténticas usurpaciones) por la posesión pacífica de treinta años, lo que suponía una excepción al carácter imprescriptible de los bienes de dominio público. Con la LVP, en cambio, las vías pecuarias se convierten en un dominio público «super-reforzado», ya que, por un lado, desaparecen las notas que debilitaban su protección y, por otro, se refuerzan otros sistemas de protección.

- En efecto, con la LVP desaparecen los puntos débiles que mostraba la regulación tradicional de las vías pecuarias, lo que se manifiesta en dos aspectos:

- 1º) Se afianzan las características propias del dominio público, declarándose su inalienabilidad (es decir, la imposibilidad de su enajenación o venta mientras mantengan su condición de bienes de dominio público, art. 3 LVP) y la imprescriptibilidad (art. 2 LVP), sin excepción alguna, como ocurría en el pasado, de manera que ya no se admite la consolidación de las usurpaciones de las vías pecuarias por la posesión mantenida durante treinta años.

- 2º) Desaparece, también, la emancipación de la antigua subordinación a las obras públicas, al exigirse como requisito sine qua non para cualquier tipo de modificación de trazado (ya sea por obras públicas u ordenación territorial) que se garanticen las siguientes condiciones:

- 1º. El mantenimiento de la integridad superficial. La superficie desafectada tiene que tener la misma extensión que los terrenos del nuevo trazado.

CONFERENCIA INAUGURAL

2ª. La idoneidad de los itinerarios y de los trazados, para el cumplimiento de las funciones que venía desempeñando el trazado original de la vía pecuaria.

3ª. La continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél.

- Por otro lado, se refuerzan otros sistemas de protección. Lo más significativo quizá sea la eficacia que se otorga al deslinde de vías pecuarias. Éste no sólo «declara la posesión y la titularidad demanial» de las vías deslindadas, sino que, además, se erige en título suficiente para rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el mismo (art. 8 LVP).

La recuperación de oficio es otra potestad clásica de defensa del dominio público que, sin embargo, no se regula en la LVP, aunque sí ha sido objeto de regulación en la legislación autonómica de desarrollo.

En cuanto al régimen sancionador –que permite imponer multas de hasta 30.050,61 euros para las graves (5 millones de de las antiguas pesetas) para las infracciones graves y entre 30.050,62 a 150.253,03 euros (de 5 a 25 millones de pesetas) para las muy graves–, cabe destacar la regla jurisprudencial de exigir, como presupuesto del ejercicio de la potestad sancionadora, la previa clasificación y deslinde de la vía pecuaria intrusada. Si bien este presupuesto sólo se requiere cuando la existencia de la vía pecuaria o de sus límites es dudosa: si no hay dudas de su existencia o no afecta a la certeza de la infracción, no es exigible la previa clasificación y deslinde (STS de 8 de octubre de 1999).

Por otro lado, las vías pecuarias pueden recibir una protección adicional a la de su propia normativa por otras disposiciones sobre ordenación del territorio y al urbanismo, sobre espacios naturales y sobre patrimonio cultural.

En definitiva, el nuevo paradigma de las vías pecuarias han hecho que suban varios peldaños en la escala del dominio público, pasando de ser un dominio público atenuado a convertirse en un dominio público super-reforzado.

III. EL IMPACTO DE LA LEY DE VÍAS PECUARIAS A LOS DIEZ AÑOS DE SU PROMULGACIÓN

Descarto su eficacia en el plano científico (en el que, como toda nueva ley, ha animado diversos artículos y monografías jurídicas), en el plano social, turístico, etc., para centrarme en tres ámbitos jurídicos íntimamente vinculados a la promulgación de una nueva ley: el normativo, el administrativo y el judicial.

1. EL IMPULSO A LA LEGISLACIÓN AUTONÓMICA DE VÍAS PECUARIAS

La Constitución española de 1978 atribuye al Estado la competencia de legislación básica en materia de vías pecuarias (art. 149.1.23ª CE), teniendo las Comunidades Autónomas competencias para dictar la legislación de desarrollo.

Las normas preconstitucionales (como la Ley de Vías Pecuarias de 1974) pueden funcionar como legislación básica que puede ser desarrollada por las Comunidades Autónomas. Sin embargo, ninguna Comunidad Autónoma aprobó norma alguna sobre vías pecuarias antes de la LVP. Ha sido esta Ley, que se reconoce como norma de naturaleza básica en su artículo 1, la que ha animado a algunas Comunidades Autónomas a

CONFERENCIA INAUGURAL

elaborar sus propias disposiciones sobre la materia, incorporando el nuevo paradigma de las vías pecuarias.

El desarrollo de la normativa básica no es indispensable, ni necesario, ni mucho menos obligatorio, pero sí conveniente. Lo básico, por definición, no agota la regulación de una materia. Se limita a establecer el mínimo común denominador normativo en toda España, debiendo dejar siempre un margen de regulación a las Comunidades Autónomas, para que establezcan sus propias políticas y adapten las disposiciones básicas a sus peculiaridades regionales.

Por el momento, son seis las Comunidades Autónomas que se han dotado de una normativa propia en la materia, que por orden cronológico de aprobación, son las siguientes:

— Extremadura: Reglamento de vías pecuarias (aprobado inicialmente por Decreto 143/1996, de 1 de octubre y posteriormente derogado por un nuevo Reglamento aprobado por Decreto 49/2000, de 8 de marzo).

— Navarra: Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de vías pecuarias.

— La Rioja: Reglamento por el que se regulan las vías pecuarias (Decreto 3/1998, de 9 de enero).

— Madrid: Ley 8/1998, de 15 de junio, de vías pecuarias.

— Andalucía: Reglamento de vías pecuarias (Decreto 155/1998, de 21 de julio).

— Castilla-La Mancha: Ley 9/2003, de 20 de marzo, de vías pecuarias.

Llama la atención la ausencia en esta relación de Comunidades Autónomas con gran tradición y patrimonio cañariego como la Comunidad Valenciana, Aragón y, sobre todo, Castilla y León. Es de esperar que pronto desarrollen la ley básica [en Castilla y León existe un anteproyecto de ley desde hace tiempo y en Aragón se ha presentado ya un Proyecto de Ley de Vías Pecuarias (BOCA núm. 112, de 15 de febrero de 2005)].

En cuanto a las normas aprobadas, el juicio que cabe hacer de ellas es necesariamente dispar, aunque la nota media que se les puede dar es de aprobado alto. Todas ellas se han centrado en la regulación de las potestades de defensa de las vías pecuarias (procedimientos de clasificación y deslinde, regulación de la recuperación de oficio, no contemplada en la LVP) y no ha desarrollado todas las posibilidades que la ley básica estatal dejaba abiertas como, añadir nuevos usos y actividades, mejorar la regulación de las autorizaciones y concesiones de uso y aprovechamiento, y, sobre todo, garantizar la coordinación con la legislación de ordenación del territorio y de espacios naturales protegidos, etc.

Las menos ambiciosas son las normas extremeña, navarra y riojana centradas fundamentalmente en los aspectos procedimentales. Las otras tres (Madrid, Andalucía y, especialmente, Castilla-La Mancha) aportan más novedades como la regulación detallada de los usos de las vías pecuarias, la previsión de Planes de Ordenación (art. 9 de Andalucía) o de Uso y Gestión (art. 29 de Madrid), las tipologías de vías pecuarias (creando figuras nuevas como las vías pecuarias las de interés cultural o natural), o la regulación de delimitaciones o deslindes abreviados.

La más novedosa es la ley castellano-manchega que intenta tímidas técnicas de protección y coordinación con otras políticas como la calificación urbanística de las vías pecuarias como suelo rústico no urbanizable de especial protección, su necesaria consideración en las evaluaciones de impacto ambiental (art. 18), la previsión de la modifica-

CONFERENCIA INAUGURAL

ción de su trazado en los tramos urbanos (art. 19), la determinación de las condiciones de los pasos para el cruce con infraestructuras viales (art. 21), etc.

2. LA GESTIÓN AUTONÓMICA DE LAS VÍAS PECUARIAS

Cosa distinta de la regulación, es valorar cómo se han gestionado o administrado las vías pecuarias. Con o sin normativa propia la gestión puede ser buena, mala o, completamente, inexistente. Quiero decir con esto que no todas las Comunidades Autónomas que tienen normativa propia la han aprovechado para desarrollar una auténtica política de vías pecuarias.

Estas políticas autonómicas han estado basadas principalmente en la recuperación, clasificación y deslinde de las vías pecuarias. Y en este sentido hay que destacar el importante papel que ha venido desempeñando la Administración del Estado, la cual, a pesar de no ser la Administración titular y de sus escasas competencias, vía convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas está poniendo importantes medios económicos y técnicos para, de un lado, impulsar la política de recuperación, clasificación y deslinde de las vías pecuarias y, de otro, dejar sentadas las bases técnicas para que continúen en la labor por sí solas las Administraciones autonómicas [en el período 1999-2004 el Ministerio de Medio Ambiente ha firmado convenios con seis Comunidades Autónomas (Extremadura, Castilla y León, Navarra, Valencia, Castilla-La Mancha y Murcia) para la ejecución de proyectos de deslinde, amojonamiento y señalización de vías pecuarias que alcanzan una longitud acumulada de 1525 kms.].

Pero, tras la recuperación y clasificación, hay que plantearse qué hacer con este rico y singular patrimonio. Pues bien, hasta donde llevo creo que sólo en cuatro Comunidades Autónomas se está desarrollando una política global y razonable de gestión de sus respectivas redes de vías pecuarias. Coincide con las que han previsto en su normativa un Plan de Ordenación o de Gestión. Son Andalucía (cuyo Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias fue aprobado Acuerdo de Consejo de Gobierno de 27 de marzo de 2001), Extremadura, Madrid (que cuenta con el Plan de Vías Naturales y está elaborando el Plan de Uso y Gestión) y Castilla-La Mancha (que las incluye en el Plan de Conservación del Medio Natural).

3. LAS VÍAS PECUARIAS EN LA JURISPRUDENCIA:

BALANCE DESIGUAL E INCOMPLETO

Que, como decía al principio, diez años no son nada para una ley se comprueba al analizar su reflejo en la jurisprudencia. En nuestro sistema administrativo la aplicación de las nuevas leyes por el Tribunal Supremo se realiza con mucho retardo, ya que la ley que se aplica es la que estaba vigente en el momento de producirse los hechos enjuiciados o la impugnación de la clasificación, del deslinde o de la sanción.

El balance que puede hacerse de la jurisprudencia del Tribunal Supremo es, por tanto, necesariamente incompleto: hay que esperar más años para comprobar si va calando una nueva sensibilidad con las vías pecuarias derivada de su nuevo paradigma legal. Y, además de incompleto, el balance es desigual: en las pocas sentencias que aplican la LVP hay algunas que ya recogen el nuevo paradigma, mientras que en otras permanece la

CONFERENCIA INAUGURAL

concepción de unas vías pecuarias subordinadas a otros intereses públicos. Depende mucho de si el asunto litigioso arranca de la legislación específica de vías pecuarias o de si éstas se ven afectadas colateral o incidentalmente por la ejecución de una obra pública o de cualquier otra actuación pública.

La primera Sentencia del Tribunal Supremo que aplica la LVP es de 11 de diciembre de 2002, ponente Yagüe Gil, en relación con la modificación del trazado de una vía pecuaria por la revisión de un plan urbanístico. El Tribunal Supremo revocó la sentencia del TSJ de Castilla y León que admitió la anulación de la revisión, al entender que no se había infringido el artículo 11 de la LVP, que exige la audiencia previa de determinadas entidades para la modificación de trazado de una vía pecuaria, porque no se exigen –ni de forma expresa, ni implícitamente– para la modificación de trazado que se produzca como consecuencia de una nueva ordenación territorial: “en este caso –dice el TS– la modificación de la vía pecuaria está incardinada con un procedimiento más complejo y de garantías mucho más cumplidas, como son los procedimientos de elaboración de los Planes de Ordenación Territorial y los Planes de Urbanismo”.

No obstante, sentencias posteriores siguen aplicando la normativa anterior, aunque en algunas citando ya la LVP aunque sea “obiter dicta”. Por ejemplo, la STS de 22 de abril de 2003, ponente Garzón Herrero, en la que se enjuiciaba la validez de un Plan Especial de Reforma Interior que preveía la ocupación temporal por 24 años para vial, de 21.179 m² de parte de la Cañada Real Galiana. Y esto es lo que dice en su f. j. 5º:

“La cuestión jurídica se centra en decidir si la naturaleza de Vía Pecuaria del terreno litigioso permite que sobre él opere un PERI, instrumento urbanístico que exige que el suelo sobre el que se actúa sea urbano.

Planteado el problema en estos términos parece clara la respuesta negativa. De entrada, es notorio que el suelo en cuestión carece (por definición) de los servicios que hacen que un suelo merezca la calificación de urbano.

Desde luego, la ocupación temporal prevista en el artículo séptimo de la Ley 22/1974, de 27 de junio no posibilita la ocupación de un suelo por 24 años con destino a vial aunque manteniendo la naturaleza de vía pecuaria. Es, precisamente, esta dualidad (el destino de vial que el Plan impugnado atribuye al terreno controvertido y la naturaleza de vía pecuaria del terreno litigioso) lo que está en el origen de la problemática litigiosa. (Es patente que un mismo suelo no puede ser, por un lado, cañada, y, de otra parte, vial de un PERI, pues ambos destinos son incompatibles)”

Las ocupaciones temporales previstas en el Reglamento de 1978 no dan cobertura al PERI, puesto que requieren concesión o una autorización que no puede ser de 24 años. Y concluye

“En cualquier caso, el espíritu de la legislación vigente en 1994, era el de conservación y mantenimiento del uso de las vías pecuarias, por regla general, de modo exclusivo. Ello no impedía, en función de circunstancias especiales, otros usos, siempre que fueren compatibles, con la finalidad esencial de la vía pecuaria. Lo que evidentemente, no era posible con aquella legislación (mucho menos con la actual) era una ocupación temporal incompatible con la finalidad y el uso propio de la vía pecuaria. Esta incompatibilidad no desaparece por el hecho de que la resolución autorizatoria afirme que el uso del terreno como vial es compatible con el uso como cañada pues la incompatibilidad está en la natu-

CONFERENCIA INAUGURAL

raleza de los usos contrapuestos y no en la voluntad del órgano autorizante.”

Vemos, pues, como la LVP, aun sin ser aplicable por razones temporales, sirve para reforzar la interpretación que se hace del espíritu de la legislación de vías pecuarias vigente en 1994.

En la jurisprudencia llamada “menor”, la de los Tribunales Superiores de Justicia son ya muchas las sentencias que aplican la nueva ley y es constatable, en primer lugar, un incremento de la litigiosidad en esta materia, lo que significa que las Administraciones públicas están actuando. Cabe encontrar así muchas sentencias que son confirmatorias de los deslindes practicados por la Administración, o que confirman importantes sanciones impuestas por ocupación de vías pecuarias (7 millones pts. en STSJ Madrid de 23 de julio de 2004).

Muy importante es la STSJ de Extremadura de 29 de abril de 1999 que admite la autonomía del régimen sancionador del deber de reposición. Constatada la ocupación ilegal de una colada por las obras de un Ayuntamiento, el TSJ señala que aunque haya prescrito la sanción, persiste la obligación de reparar la realidad física alterada, por lo que confirma la orden que se había dirigido al Ayuntamiento de demolición de las obras y de restablecimiento del terreno para el adecuado tránsito como vía pecuaria.

Curiosa es la sentencia que admite la aplicación del RVP de 1978 en la Comunidad Valenciana, por entender que mientras no exista desarrollo reglamentario de la LVP la derogación del Reglamento de 1978 no alcanza a aquéllos de sus preceptos que no se opongan a la LVP y puedan ser aplicados en su desarrollo (STSJ de Valencia de 30 de diciembre de 2004).

En cuanto al incremento de la estimación de las vías pecuarias en relación con otras actuaciones, destaca la STSJ de Andalucía (Sevilla) de 30 de noviembre de 2000 en el que se confirmó la denegación de la Administración andaluza de la modificación de trazado de una Colada por no considerar justificada como de interés público la construcción de un Complejo Deportivo Turístico (un campo de golf).

Pero, sobre todas ellas, destaca la STSJ de Andalucía (Granada) de 22 de diciembre de 2003, ponente Pasquau Liaño. En esta sentencia se realiza un gran esfuerzo doctrinal sobre la invocabilidad de los derechos de propiedad como motivo de oposición al deslinde de vías pecuarias, especialmente, a la vista de la nueva regulación del deslinde en la LVP.

Tras recordar los antecedentes normativos y la disparidad de criterios jurisprudenciales motivados por la ambigüedad de dicha normativa, la sentencia establece los criterios que deben valorarse para dilucidar la eficacia que tienen los derechos de propiedad como forma de oposición al deslinde de vías pecuarias. Estos criterios son, sintéticamente, los siguientes:

1. Insuficiencia de la sola titularidad registral para oponerse, ni en vía civil, ni en vía contencioso-administrativa, al deslinde de vías pecuarias. el deslinde prevalece frente a la inscripción registral, que puede ser rectificada con la resolución del deslinde.

2. La adquisición plena y firme del derecho de propiedad sobre terrenos de vías pecuarias sí puede esgrimirse en la vía civil y, en algunos casos, frente al procedimiento administrativo de deslinde.

3. La adquisición plena y firme del derecho de propiedad puede haberse producido por tres causas:

CONFERENCIA INAUGURAL

- a) Enajenación por la Administración titular de las vías pecuarias.
- b) Usucapión por la posesión de más de treinta años de las vías pecuarias.
- c) Adquisición por fe pública registral, esto es, por compra a título oneroso y de buena fe a quien no es dueño, pero figura como tal en el Registro.

4. La adquisición de la propiedad en la aplicación de normas civiles (usucapión y fe pública registral) sólo tendrán eficacia si se consumaron antes de la fecha de la clasificación, porque desde esa fecha juega de pleno la regla de imprescriptibilidad del dominio público, al que no le alcanza el principio de la fe pública registral, puesto que los bienes de dominio público no requieren inscripción registral.

5. La vía jurisdiccional para la defensa del derecho de propiedad frente al deslinde es la civil, aunque excepcionalmente pueden invocarse en vía contencioso-administrativa cuando la vulneración del derecho de propiedad se pueda acreditar de forma notoria e incontrovertida, esto es: “que no sean precisas pruebas, valoraciones o razonamientos jurídicos, siendo pues una cuestión de constatación de hecho y no de valoración jurídica: esto será así en los casos, por ejemplo, de aportación al expediente administrativo de una sentencia firme que haya declarado ya ese derecho de propiedad en favor del particular que realice alegaciones, o de transmisiones efectuadas por la propia Administración deslindante en favor del particular, o de constancia indubitada de la antigüedad de una usurpación (por ejemplo, un edificio) de más de treinta años antes de la clasificación, o de inscripciones de las que resulte no ya la mera titularidad a favor del particular afectado, sino una adquisición con todos los requisitos del artículo 34 de la Ley Hipotecaria anterior a la fecha del acto de clasificación”.

La sentencia contiene otras determinaciones importantes sobre la eficacia del acto de clasificación, la naturaleza artificial y no natural del dominio público pecuario, o el momento de adquisición de firmeza de la clasificación y su consiguiente inimpugnabilidad, pero pasará a la historia de la jurisprudencia de vías pecuarias como la primera en tratar de aclarar, con notable acierto, la eficacia del deslinde frente a la invocación de derechos de propiedad de los particulares.

IV. PROSPECTIVA

El balance global de estos diez años de aplicación de la LVP es positivo: el refrendo legal de sus nuevas funciones y usos, y quizá la mayor cercanía al ciudadano del titular de las vías pecuarias ha conseguido, retrasar o contener su desaparición, potenciar su recuperación, comenzar tímidamente su gestión y, por encima de todo, rescatarlas de la apatía en su uso, de su desconocimiento y, en suma, de su abandono.

Hoy, en general, son más conocidas y mejor valoradas que hace diez años. Se efectuaron excursiones, se disputan pruebas deportivas (cross, carreras de bicis y en la provincia de Cádiz hasta se disputa la “cañadathlon”, que se combina la carrera de bicis con el tiro con arco), se publican guías turísticas sobre las más emblemáticas, etc. (Sirva como dato anecdótico que la voz “vías pecuarias” da como resultado 30.300 entradas en el buscador Google). Y buena parte del mérito hay que reconocérselo a la LVP.

Como advirtió el profesor alemán con cuyas palabras comencé esta conferencia “no

CONFERENCIA INAUGURAL

siempre es el contenido de las leyes quien decide su suerte, las circunstancias generales que acompañan a su nacimiento ejercen también su influencia, porque las leyes nacen bajo estrellas favorables o adversas, y la misión del legislador no se limita a la elección de buenas semillas, sino que debe elegir el tiempo a propósito para las sementeras”.

Parece claro que la LVP nació bajo el amparo de estrellas favorables y que quienes la impulsaron supieron elegir un buen tiempo de simiente, puesto que no sólo ha resistido bien el paso de una década de aplicación, sino que ha resultado fructífera y ha cumplido buena parte de sus propósitos.

Pero, está claro que una ley no podía solucionar todos los problemas de las vías pecuarias: era necesaria, porque ha puesto las bases para su solución, pero no suficiente. Todavía quedan muchos deberes pendientes. Y este Congreso tiene entre sus objetivos descubrirlos.

En el plano normativo, me atrevo a aventurar que, además de resolver aspectos procedimentales que doten de mayor agilidad y de una auténtica participación ciudadana al ejercicio de las potestades públicas sobre las vías pecuarias, el reto más importante es la conexión con otras políticas de gran incidencia en la conservación de los caminos pecuarios. Y, muy particularmente, de la coordinación con los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y con la ejecución de obras públicas que, persiguiendo intereses públicos –que también están presentes en las vías pecuarias–, trocean y desmenuzan la red de vías pecuarias o, directamente, se llevan por delante tramos de nuestras cañadas.

Por tanto, aun siendo, en general, positivo el balance de estos diez años de vigencia de la LVP no podemos estar del todo satisfechos. Queda muchísimo por hacer. Los que administran este dominio público bien conocen las dificultades que presenta el día a día, y el desconocimiento o incomunicación con otros Departamentos que desarrollan actuaciones que pueden afectar negativamente en las vías pecuarias. Los que utilizan estos caminos (ganaderos, excursionistas) también saben que las interrupciones, y las intrusiones son constantes.

Confiemos en que este Congreso resulte fructífero y que sepamos extraer unas conclusiones y unas recomendaciones que sean eficaces y viables, para que el inefable patrimonio natural y cultural que constituyen nuestras queridas cañadas, cordeles y veredas, con sus descansaderos y majadas, sea utilizado de manera sostenible, para que podamos transmitirlo a las futuras generaciones.



CONFERENCIAS MAGISTRALES

LAS VÍAS PEGUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

PRIMER CONGRESO NACIONAL DE VÍAS PEGUARIAS Ministerio de Medio Ambiente Dirección General para la Biodiversidad

Madrid, 4 - 7 de Mayo de 2009

Conferencia Las vías pecuarias en la ordenación del territorio

Elonora y César V. Dorca

Centro de Estudios de Medio Ambiente y Ecosistemas del Instituto
Tecnológico Agrario de Madrid

Asesoría: Luciano Lozano-Linares (LULINA)

Leonor Navarro Villaverde (MNVILL)

Esta exposición se orienta en una doble dirección:



La orientación original está en la segunda dirección porque en ella se presenta una metodología basada en la ordenación territorial para planificar primero y gestionar después la Red de VP, elaborada por encargo de la D.G. de Agricultura de la Comunidad de Madrid (Sección de VP).

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

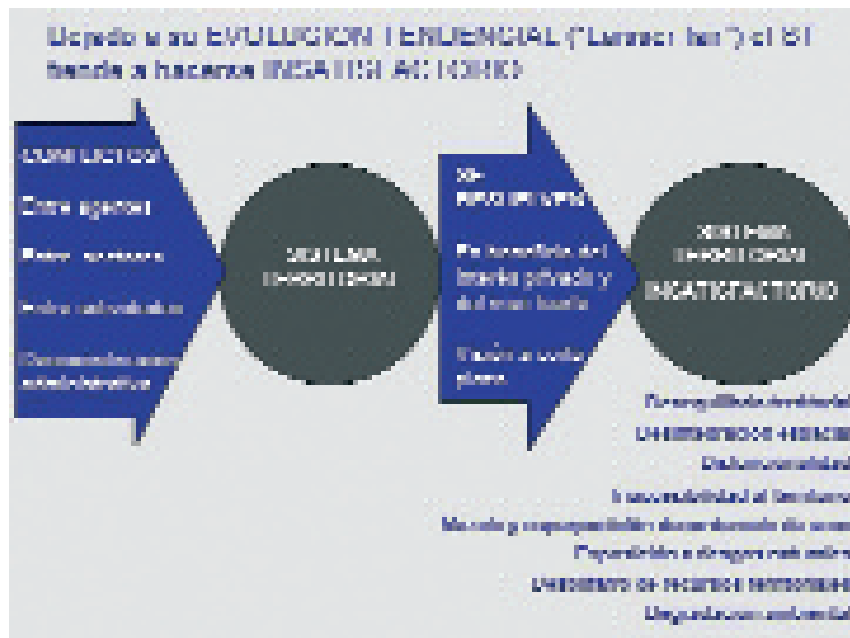
RESUMEN

1. El sistema territorial
2. La ordenación territorial (OT) como planificación del sistema territorial
3. La red de VP como elemento del sistema territorial: interpenetración, red omnipresente, invariante en la OT
4. El enfoque y la metodología de la ordenación territorial para planificar las VP: propuesta para la Sección de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid

La ordenación del territorio es una función de la Administración Pública orientada a Diagnosticar, Planificar y Regular el SISTEMA TERRITORIAL (ST)



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



La Ordenación del Territorio es:

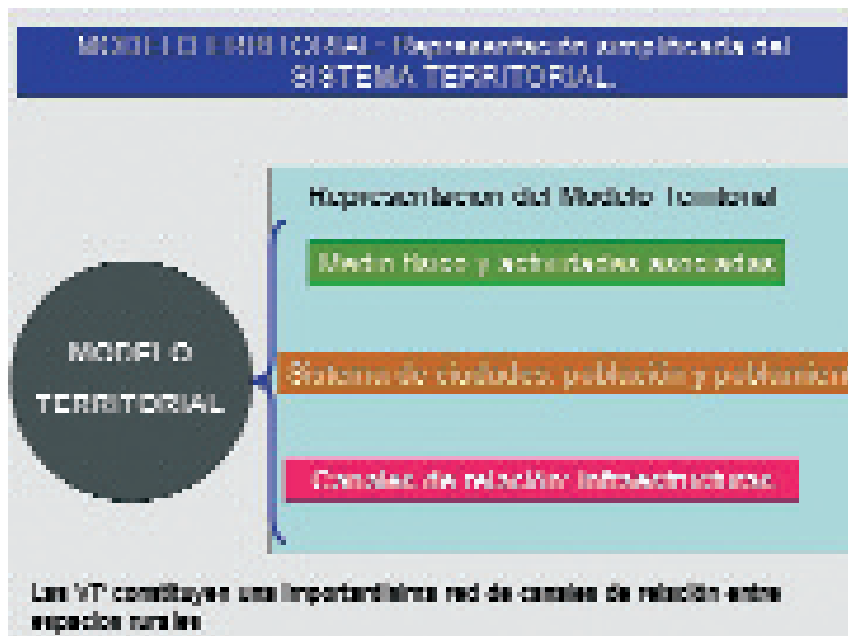
Una función de la Administración Pública orientada a conseguir el desarrollo sostenible y equilibrado de la sociedad mediante la provisión de sistemas territoriales armónicos, funcionales y equilibrados capaces de proporcionar a la población una calidad de vida satisfactoria.

La OT se hace específica a través de un sistema coherente de planes, previstos en legislación específica y no específica, que se ejecutan en tres fases: diagnóstica, planificación y gestión, con la participación pública y la concertación de los agentes socioeconómicos.

En su desarrollo se convierten en ordenes los planes previstos en la legislación y en ejecuciones después, según un proceso continuo e iterativo de planificación y gestión.

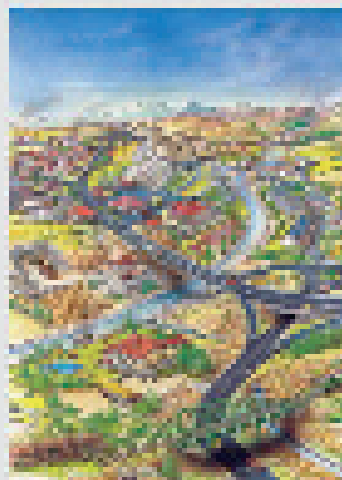
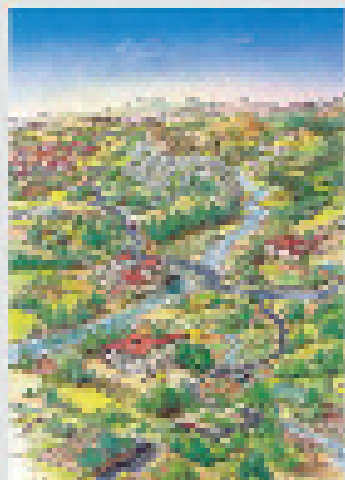
Martín Domínguez, 2008

LAS VÍAS PEGUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

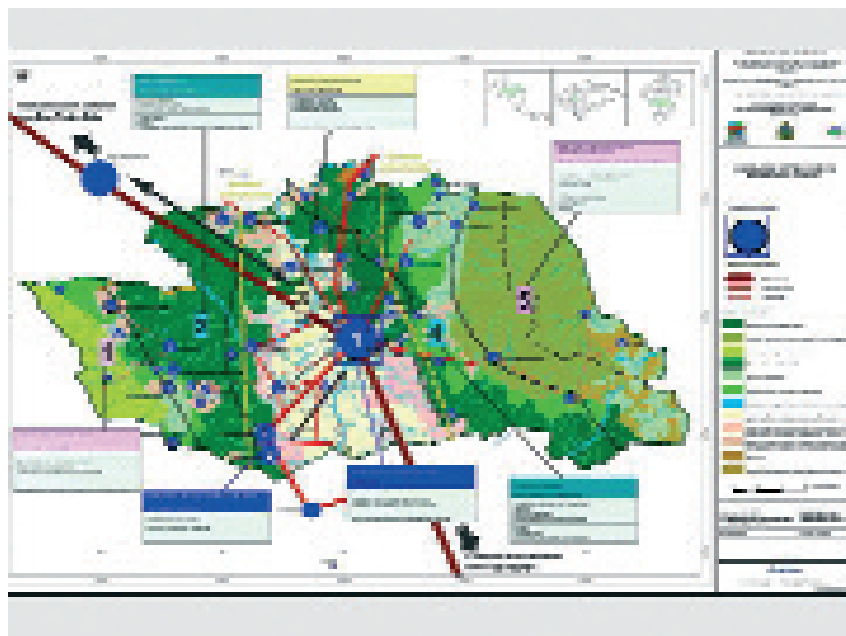


EL SISTEMA TERRITORIAL, Y EL MODELO QUE LO REPRESENTA, CON UN PUNTO DE VISTA OPERATIVO DEL EXISTENTE EN TERRITORIOS RURALES

Podríamos definir el sistema territorial rural como el conjunto de actividades humanas y físicas que conforman el territorio, y sus canales de relación espacial.



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

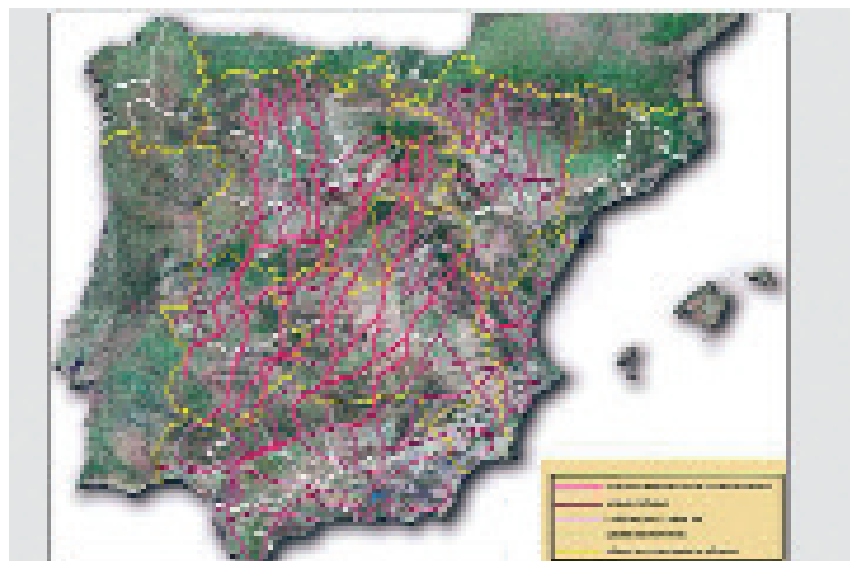


Las VP son Canales de Conexión pecuieros que dan funcionalidad al ST:

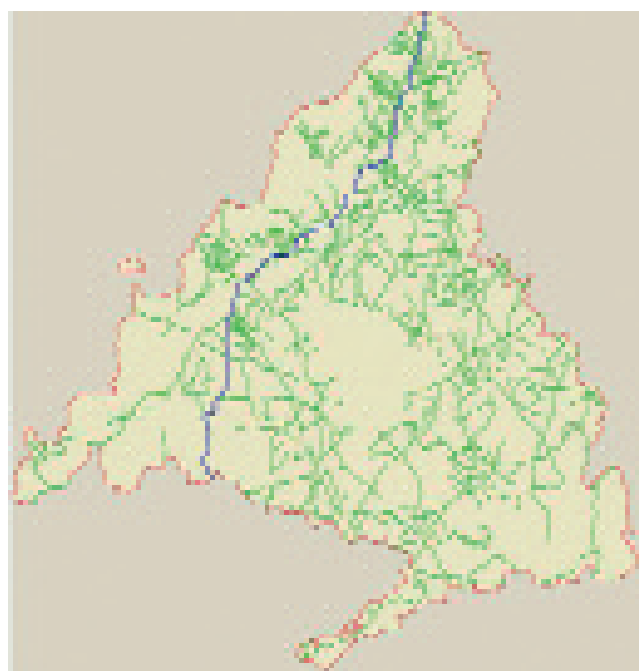
- No pueden dudarles otro carácter de carácter rural
- son imperecederas en cualquier intervención territorial
- su carácter público las ha hecho objeto de ocupaciones públicas y privadas separadas, por lo que, circunstancias y limitaciones que genera su modificación
- Han permitido en estos momentos de flexibilidad que los sujetos y no sólo el territorio sino **EUROPEA**
- Organismo de legitimación de ordenación, por parte de ordenación para los que pueden ser recordados como un "territorio" en la red de vías pecuarias



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

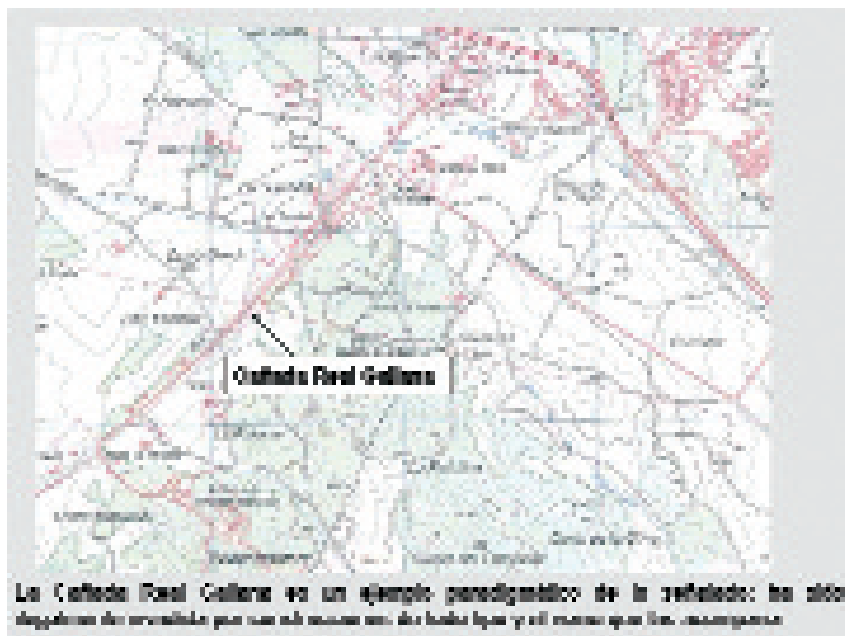


LAS VP son omnipresentes en cualquier intervención sobre el ST (España, unos 120.000 km y 420.000 ha.)



La complejidad, densidad, energía y dinamismo del espacio madrileño supone conflictos con la Red de VP (4.700 km y 13.000 ha), generalmente resueltos en procesos de ocupación y desarrollo del elemento más débil por su carácter y por la pérdida de la función que le dio origen: la Red de VP.

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



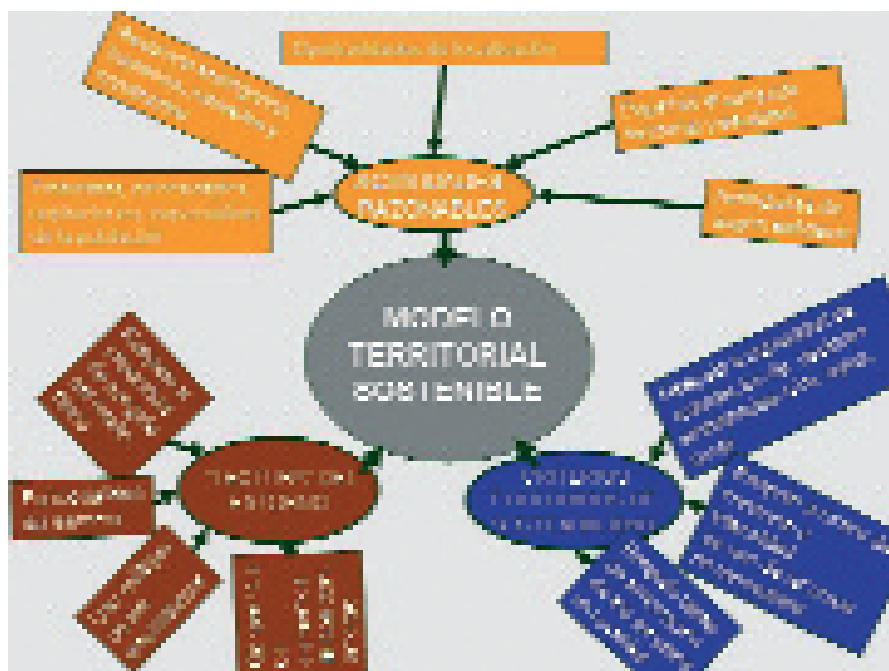
En términos operativos, ordenar un territorio significa:

Identificar,
Distribuir,
Organizar y
Regular

los Artículos Humanos (los asentamientos
profesionales y los canales de comercio) que forman
el esqueleto del territorio en sus momentos de actividad vital.

Claros criterios
Y
Prioridades

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El modelo de ordenación se puede analizar a través de los siguientes planteamientos: ¿Qué se quiere recuperar? ¿Qué se quiere conservar? ¿Cómo se comporta?

- ¿Qué actividades?
- ¿Qué usos?
- ¿Cómo se comporta?

Se justifica porque:

- Cuando un espacio pierde la función que le dio sentido tiende a degradarse.
- La única forma de recuperar y conservar un espacio pasa por buscarle una función que sustituya a la que lo originó y le da sentido actualizado.

Y se concreta en tres tipos de determinaciones:

- Un modelo territorial que distribuya las actividades rurales en el espacio que configure la Red.
- Una normativa reguladora del uso del suelo, aprovechamientos, comportamientos y actos administrativos sobre las zonas así definidas.
- Un programa de intervención orientado a recuperar lo degradado para dar funcionalidad al sistema y a poner en valor sus recursos.

Relacionado con el artículo 141 de la Ley 1/2004 de la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid

UNA METODOLOGÍA PARA REALIZAR EL PLAN DE USO Y GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID

(Artículo 141 de la Ley 1/2004)

Presentación elaborada a partir del trabajo realizado por el autor por encargo de la Dirección de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura de la Comunidad de Madrid

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

La metodología de análisis llevó la definición de dos estrategias generales para la gestión de este patrimonio:

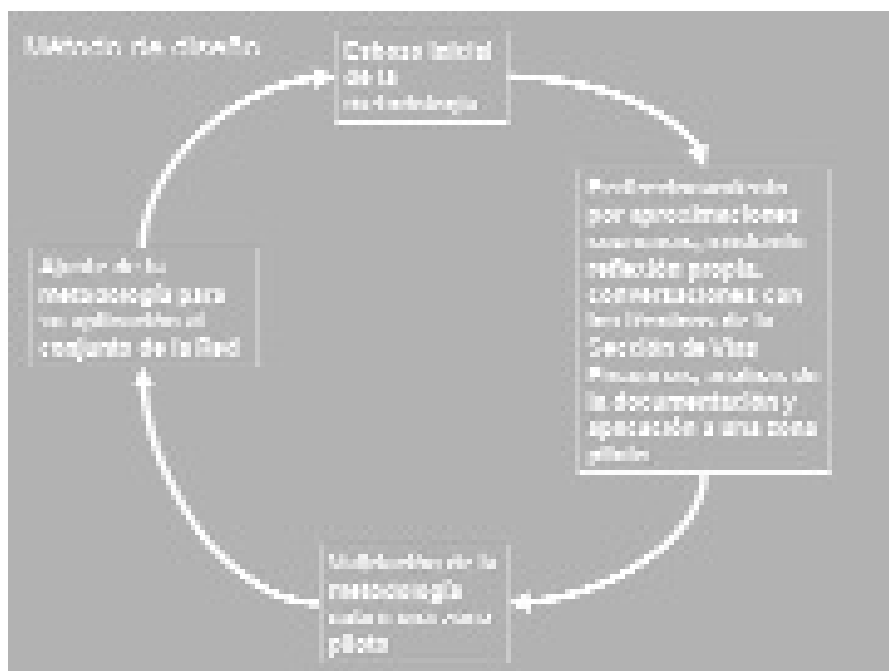
- 1. **Definir una red de vías pecuarias jerarquizada y resiliente**, es decir, determinada por las circunstancias actuales y la fuerte demanda de cambios que caracterizan a la Comunidad de Madrid.
- 2. **Establecer los criterios operativos para realizar de forma eficiente y justa los cambios y conflictos** que afectan a la Red.
- 3. **Además, prevé la identificación de las vías o tramos de vías dignos de ser declarados de interés nacional o cultural**, cuya determinación tributará a la redacción del catálogo contemplado en el artículo 9 de la Ley.

Criterios que han precedido la elaboración de la Metodología

- 1. **Considerar que se trata de un sistema en red** que solo tiene sentido en cuanto tal y no una serie de tramos más o menos conectados entre sí.
- 2. **Atender al carácter "diferencial" de la red**, es decir a la necesidad de los tipos de vías pecuarias con sus funciones fundamentales, esencialmente norte-sur.
- 3. **Respetar, en todo momento, el sistema legal** del sistema pecuario: la Ley 3/73 de 23 de marzo de Vías Pecuarias y la Ley 3/84 de 16 de junio de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid.
- 4. **No perder de vista que el sistema legal** ha creado ya muchos tramos de la red en la actualidad y hacia el futuro; y ello en la idea de que hoy día muchas vías pecuarias, o partes de ellas, tienen carácter solo formal, y su existencia y funcionalidad real solo está en "los papeles".

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

A medio o largo plazo se pretende disponer de una red de vías pecuarias jerarquizada, tal vez más reducida que la actual, pero completamente real, es decir operativa y viva en relación con sus viejas funciones y con las nuevas que le atribuye la Ley.



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Imagen objetiva

- Por imagen objetiva se entiende la representación gráfica del modelo a largo plazo que se pretende conseguir: se puede representar sobre la cartografía a escala o sobre los planos.
- La imagen se define bajo criterios de funcionalidad donde los puntos de vista generalera, biológica, cultural, recreativa y paisajística.
- Asimismo se considerará la facilidad de gestión de la Rd.
- Para diseñar la imagen objetiva, hay que partir de los planes del modelo de la situación actual (plano de la identificación de tramos homogéneos, ocupaciones o intervenciones) y de las letras 5 (valoración ambiental) y 6 (valoración de la reversibilidad).

Imagen objetivo: Red jerarquizada

RED PRINCIPAL: Definida por criterios de funcionalidad: aquella cuya conexión se considera prioritaria; se financiará con los recursos de mayor nivel (de construcción y funcional) y aquellos otros necesarios para la funcionalidad de la red aunque se encuentren degradados.

RED COMPLEMENTARIA: Formada por aquellos tramos que no aporten funcionalidad propia a la Red pero que se conservan en buen estado o cumplen funciones importantes y necesarias para la agricultura, el medio rural, la recreación o el patrimonio y paisaje del área.

RED RESERVA: Aquella que no participa de forma imprescindible en carácter de vía pecuaria del campo, los valores culturales y naturales de que dispone.

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Categorías de ordenación

RED BÁSICA

Categoría 1 vías con paso libre inferior a 12 m y vías que tienen un uso garantido muy activo. Por tanto, solo se admiten los usos propios.

Categoría 2 vías con usos pecuarios y agrícolas, y vías con alto valor de conservación general, natural, y cultural. Se admiten los usos propios, los compatibles y los complementarios.

Categoría 3 resto de vías, sin especial interés de algún tipo, pero necesarias para la conectividad. Se admiten los usos propios, los compatibles y los complementarios, así como las legislaciones de usos turísticos, deportivos y recreativos.

RED COMPLEMENTARIA

- Categoría 1 formada por los tramos en buen estado pero sin funcionalidad de red, no necesaria para la conectividad a gran escala, pero en buena conservación local. También se incluyen otros tramos de interés natural o cultural. Se admiten los usos propios, los compatibles y los complementarios, así como las legislaciones de turismo, deportivo y recreativos.
- Categoría 2 se forma con los tramos en regular o mal estado, pero de alguna forma, vinculados al medio natural o valores agrícolas, ganaderos o forestales de cualquier tipo. Se admiten preferentemente los usos propios, los compatibles y los complementarios, así como los usos de regeneración natural, y turísticos y recreativos.

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

15. USO DEL SUELO

Categoría 3. Se forma con los terrenos, insuperables, los extraordinariamente preservados por otros usos, especialmente el ambiental y el infraestructural y los valiosos que no disponen de alta calidad natural o cultural. Se permite la construcción de edificios en la ordenación territorial y se podrán enajenar.

2. Estudios de suelo

Medidas para alcanzar la imagen objetiva

- Regulación Normativa
- Intervención pública: Recuperación, eliminación de obsolescencia y puesta en valor
- Negociación

Validación de la Metodología en una zona piloto

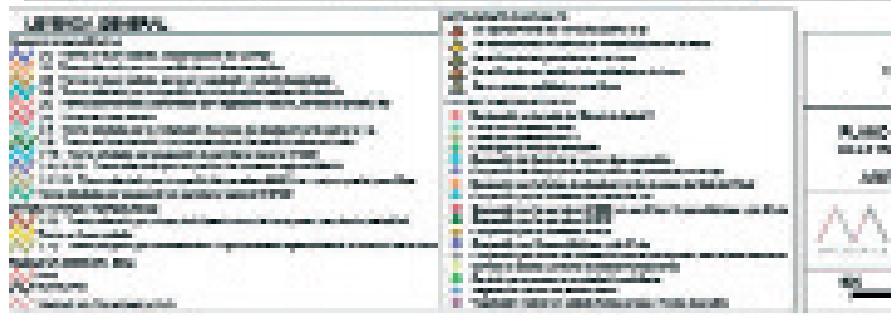
Plan de
Identificación
del Territorio
Ecológico, Técnico,
Económico y
Estratégico.
Plan de Ordenación
del Medio y
Cultivos
Especiales



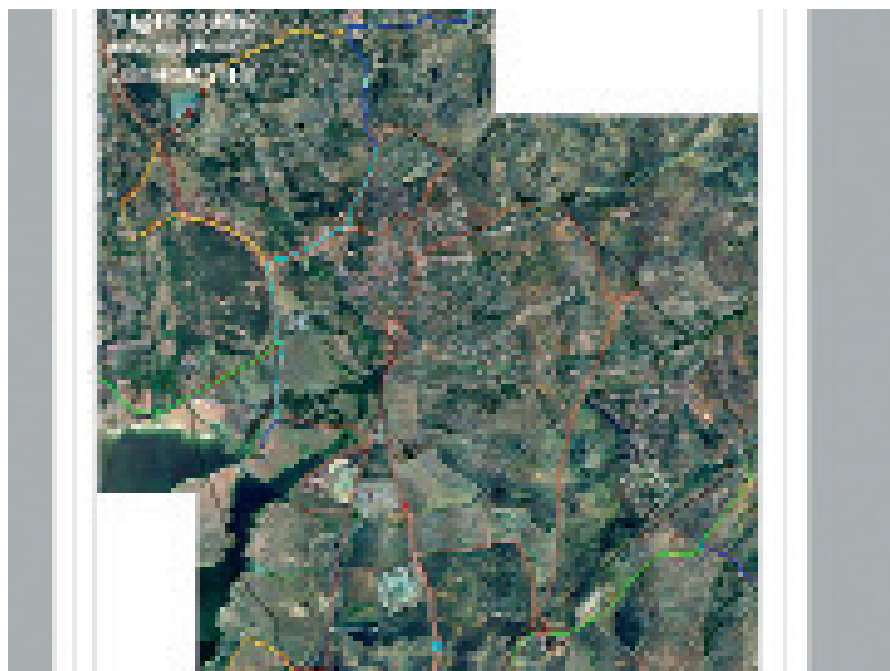
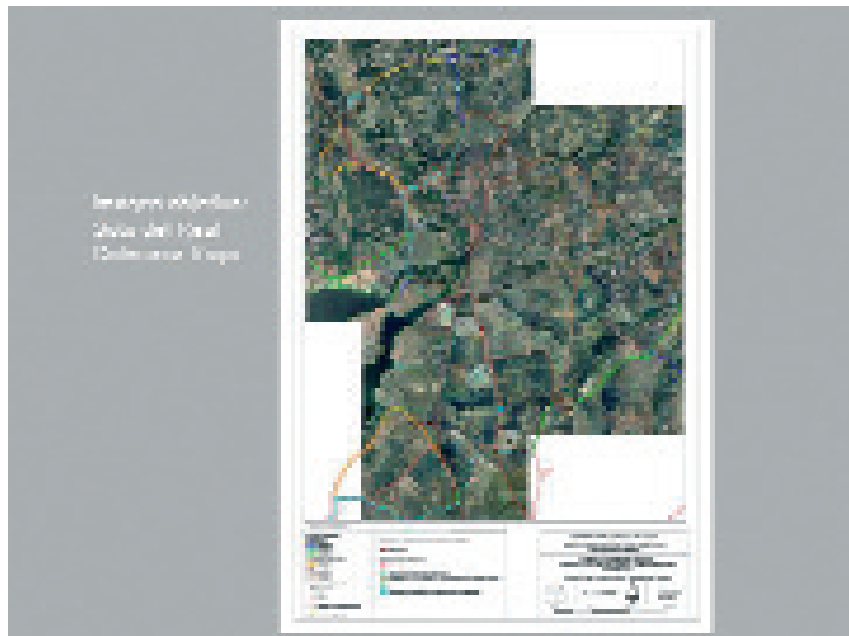
LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



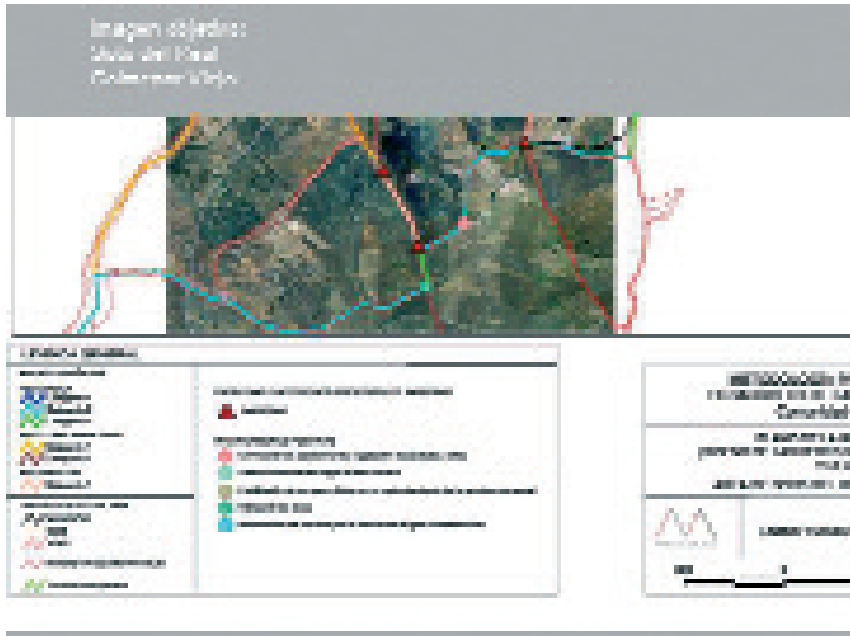
Plano de Identificación de Troncos Homogéneos, Ocupaciones e Invasiones, Área de Reserva Masi y Calderera Maya



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

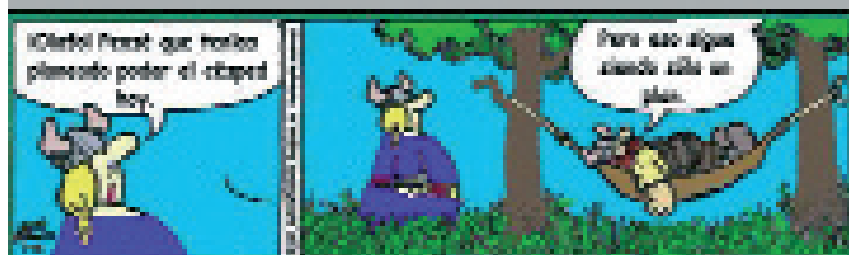


Medidas de intervención positiva

Medida	Objetivo	Acción	Beneficiarios	Impacto esperado	Indicador de éxito	Impacto potencial
Measures for the improvement of the territory						
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Measures for the improvement of the territory	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

El plan ha cambiado: metacadena pero no subterránea



Y SIN EMBARGO es una utopía

*Elle está en el horizonte.
Me acerco dos pasos
y ella se aleja dos pasos.
Camino diez pasos y el horizonte
se corre diez pasos más allá.
Por mucho que yo camine,
nunca la alcanzaré.
¿Para que sirve la UTOPÍA?
para AVANZAR*

Eduardo Galeano

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

Pedro García Martín
Profesor Titular de Historia Moderna
Universidad Autónoma de Madrid

“Volvió a mirarlo don Quijote, y vio que así era la verdad; y alegrándose sobremanera, pensó, sin duda alguna, que eran dos ejércitos que venían a embestirse y a encontrarse en mitad de aquella espaciosa llanura. (...) Y la polvareda que había visto la levantaban dos grandes manadas de ovejas y carneros, que por aquel mismo camino de dos diferentes partes venían...”

Miguel de Cervantes: *El Quijote*. I, Cap. XVIII.

“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.

El pastor trashumante es un viajero. En ese sentido, rebuscando entre la literatura de este género de la Europa ilustrada, hemos encontrado que en la misma época se publicaron sendos libros que responden a otros tantos modelos de viajeros: uno es el *Viaje a las regiones equinocciales del Nuevo Continente* del alemán Alexander von Humboldt, para el que precisó diez mulas, treinta maletas, cuatro intérpretes, un cronómetro, un sextante, un telescopio, una brújula, cartas de presentación del rey de España, ¡ah! y una pistola; el otro es el *Viaje alrededor de mi cuarto* del francés Xavier de Maistre, para el que sólo necesitó un pijama rosa y otro azul. Pues bien, el viaje del pastor cuando realiza el ciclo de la trashumancia se sitúa a mitad de camino entre la desmesura del científico famoso y el apocamiento del hombre recluido en su habitación. O dicho de otra forma, los enseres del pastor son el rebaño, el pijama del pastor es la cañada.

Con esos pertrechos, marchando el rebaño por la cañada, la trashumancia histórica se ha venido verificando durante siglos, tutelada por la corporación del Honrado Concejo de la Mesta. Ésta desempeñará un papel fundamental en la España medieval y moderna, no sólo como institución privilegiada en el seno de las formaciones políticas de los Austrias y los Borbones, sino como gremio dirigente del subsector ganadero y aglutinante de amplias capas de la población interesadas en la granjería lanar. Amparada en un proteccionismo regio, la asociación mesteña implicó en sus circuitos a súbditos de diferentes ocupaciones e incluso de expectativas a veces contrapuestas: ganaderos y pastores, criadores de distinta categoría y terratenientes, esquiladores y lavadores, comerciantes y fabricantes textiles, recaudadores y especuladores de rentas y de yerbas, la Hacienda Real y la propia Corona. Eso hizo que los tratadistas del Siglo de Oro español calificasen a la Mesta y a la granjería merinera como “la principal sustancia de estos reinos”.

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

Pues bien, en esta ponencia partiremos de los tipos de pastoreo que se daban en los países mediterráneos, para pasar a recrear el mundo cíclico de la ganadería trashumante, precisar las características de las vías pecuarias, analizar la cosmovisión y la cultura pastoriles, resumir la historia del Honrado Concejo de la Mesta y hacer un balance actual de la trashumancia en la era de Internet. Cuando los ejércitos de ovejas, que levantaban polvaredas en las llanuras y recruzaban toda España, desde el Siglo de Oro de Cervantes al contemporáneo de Azorín, parecen a punto de rendirse a manos del paso tiempo y sus mudanzas.

1. LOS TIPOS DE PASTOREO.

Si examinamos el atlas de los pueblos pastoriles del planeta, enseguida evidenciamos el arraigo secular de la trashumancia en las penínsulas europeas del *Mare Nostrum*, afrontadas al nomadismo de las costas africanas. La migración trashumante, basada en el aprovechamiento estacional de pastizales complementarios, modeló el paisaje agropecuario, curtió un tipo humano de vida cíclica en su trajinar entre “extremos”, reportó riqueza material a las economías preindustriales y comportó una trama de caminos pecuarios.

De resultas, en los países mediterráneos se crearon gremios que ampararon el ramo: la afamada Mesta en la Corona de Castilla, la Casa de Ganaderos en la de Aragón, la Dogana de Foggia en el Mediodía italiano, y, de menor entidad, las de la Maremma, las islas de Córcega, Cerdeña y Sicilia, las sierras de Portugal, el mosaico de los Balcanes, los valacos de Rumania y los sarakatsani de Grecia. Esta geografía del pastoreo meridional enlazaba por el norte con la vida ganadera de tipo alpino y con los lapones septentrionales, mientras que por el sur lo hacía con el nomadismo del desierto, por donde caminaban las caravanas de camellos de los anatolios y las de dromedarios de los países arabobereberes. En suma, henos ante las señas de identidad de los pueblos pastoriles de Europa, entre los que destaca por su importancia y longevidad nuestra trashumancia ibérica.

En este sentido, al adentrarnos en el ciclo trashumante de una sociedad pastoril como era la castellana, debemos clarificar sus modalidades ganaderas. Pues bien, desde la Alta Edad Media se acuñó el concepto de Cabaña Real de Castilla, quedando definida como el conjunto de todos los ganados del reino y sus dueños bajo el amparo del monarca en el uso de prerrogativas mayestáticas. Dentro de ella podemos distinguir una triple tipología pastoril:

1) El pastoreo estante, el más común a todos los pueblos ganaderos del mundo, en el que el ganado no sale de sus suelos a herbajar a lo largo de todo el año. Está estrechamente unido a la labranza, que se beneficia del estiércol producido por los animales, quienes además aportan elementos básicos a la economía autosuficiente campesina, como la carne, la leche, la lana, la osamenta, el cuero, etc. El labriego-pastor, puesto que así le podemos llamar, o bien mantiene a sus reses en los apriscos, o bien los hatos de cada uno de los vecinos se unen en una sola manada comunal que pasta en los baldíos del pueblo en régimen de mancomunidad.

2) El pastoreo transterminante, donde los rebaños traspasan -transterminan-el térmi-

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

no jurisdiccional de sus municipios y pasan a utilizar dehesas de pueblos vecinos. Como en su caminar en pos de pastizales contiguos, siguen el curso de las riberas, estos ganaderos reciben el nombre de “riberiegos”.

3) El pastoreo trashumante propiamente dicho, el de los grandes desplazamientos semianuales, donde las cabañas marchan a en otoño a invernar a las cálidas dehesas del Mediodía para regresar en primavera a agostar a los puertos frescos de las montañas del Septentrión interior.

A partir de aquí, la documentación oficial mesteña, la que atañe a la trashumancia histórica española, distinguirá entre *sierras* y *extremos*: *sierras* son las montañas que bordean la Submeseta septentrional y *extremos* los pastos de invierno de Extremadura, La Mancha y Andalucía. Por cierto, que la etimología de la palabra “extremadura” alude a ser el “extremo del río Duero” (“*extremo Douro*”), pero también a los extremos de la trashumancia. Luego hay una Extremadura extremeña, que es la comunidad autónoma que todos conocemos, y hay también una Extremadura castellana, que nos recuerda el lema soriano: “Soria pura, cabeza de Extremadura”.

2. EL CICLO DE LA GANADERÍA TRASHUMANTE.

Si examinamos el organigrama de una explotación trashumante en Castilla, vemos que la unidad básica es la cabaña, nombre que designa tanto la vivienda pastoril como el conjunto de ganados y empleados que conforman una empresa pecuaria. El dueño de una cabaña tenía tres opciones: bien podía explotarla por sí mismo, aunando las condiciones de propietario y pastor; bien la podía arrendar a un tercero con arreglo a un régimen contractual parecido al que operaba en el proceso de asignación de la tierra (arrendamientos, aparcería, etc); o bien cedía la administración de la misma a un mayoral, que era un gestor empresarial del que dependían tanto el personal asalariado como los animales, y entre cuyas tareas estaba el arrendamiento de pastos, el apalabramiento del esquila, la intendencia y la ropería.

La cabaña se dividía en rebaños, compuestos por mil cabezas ovinas cada uno, estando al cargo de cinco pastores a los que correspondía la custodia de doscientas cabezas,. Estos cuidadores recibirán diversos nombres según la jerarquía laboral y la toponimia comarcana, aunque los más comunes son los de rabadán, compañero, ayudador, sobrado y zagal. A su vez, los rebaños se subdividían en contingentes menores llamados hatos, manadas, pastorías o hatajos

Para facilitar el pastoreo, en particular el trashumante, se eximía a los pastores de la obligatoriedad del servicio militar, permitiéndoseles portar armas para protegerse contra alimañas y ladrones. También se apoyaba en los perros mastines, guardianes de la manada contra agresores externos, conductores del rebaño por las cañadas. Estos canes hacían imaginarias en prevención del ataque del lobo, que, como se dirigía al cuello, procuraba paliarlo el dueño colocándoles las inconfundibles carlanças. Los contratos de los pastores asalariados se ajustaban verbalmente en las fechas del esquila y duraban de San Juan a San Juan.

Este esquila, tan importante para la merina trashumante como para la estante por la necesidad higiénica de descargar de sus lanas a los ganados con los calores del estío, se

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

realizaba en unos edificios *ad hoc*, llamados ranchos, de donde la palabra pasará a América. Su ubicación sobre el terreno estaba conectada con lavaderos y secaderos para tratar la lana esquilada.

El transporte de las sacas laneras corría a cargo de recuas de acémilas o de carretas, pertenecientes al gremio de la Cabaña Real de Carreteros, instituido por los Reyes Católicos en 1497, después de la eficacia demostrada por las carretas durante la guerra de Granada. Y, aunque la corporación será suprimida como la Mesta en 1836, algunas asociaciones carreteriles subsisten hasta la década de los 70 del siglo XIX, cuando las desplaza el ferrocarril y poco a poco el camión.

El paso postrero consistía en la comercialización en lonjas y manufacturas. Las pilas de lanas se compraban en las ferias por regatones mediante un sistema de adelantos. Sólo una pequeña parte se destinaba a la tejeduría interior, dedicada a la producción de una pañería basta para consumo local, mientras que el grueso se exportaba a los mercados europeos, alimentando los textiles más delicados y de mayor calidad del mercado de lujo. Al punto que la lana merina será el único producto español que llegue a cotizarse en primera bolsa de valores del mundo moderno como fue la de Ámsterdam. De esta forma se cerraba el circuito de rentas de una cabaña merinera en la antigua Corona de Castilla.

3. LAS VÍAS PECUARIAS

Si los barcos que portan las sacas de lana en sus bodegas navegan por aguas familiares, si los trenes de carretas y las hileras de mulas se mueven por caminos ibéricos, las cabañas lo hacen por una densa red de vías pecuarias. Los desplazamientos entre zonas de pastos complementarios se realizaba en la Europa mediterránea y en la América hispana a través de unas rutas pecuarias específicas que variarán en función de las circunstancias políticas, bélicas, climáticas y mercantiles. Y es que la ganadería móvil necesita siempre de una infraestructura viaria.

El mismo concepto recibe diferentes nombres según los países: *tratturi*, subdivididos en *tratturelli e braci* en Italia, *cabañeras* en Aragón, *azadores reales* en Valencia, *carreradas* en Cataluña, *carraires* en Provenza, *caminhos* en Portugal y, en fin, *cañadas reales* en Castilla y León.

Las cañadas reales castellanas son definidas por las leyes mesteñas como “el espacio entre dos tierras cultivadas”. Estas “cañadas” debían tener una anchura legal de 90 varas (= 75 metros), y se subdividían en bifurcaciones menores llamadas “cordeles” de 45 varas (37 metros) y veredas de 25 varas (20 metros). A su vez, hay una gran multitud de venillas camineras y coladas de enchufe que reciben numerosos nombres según la toponimia comarcana: *ramales*, *tranvías*, *hatajos*, *galianas*, *cordones*, *cuerdas*, *coladas*, *travesíos*, etc. En suma, estamos ante todo un mallazo de vasos comunicantes, en los que en muchas ocasiones el pastor decide por donde marchar en función de los albuves climatológicos o del cambio del mercado de las yerbas.

Al evocar la historia de las cañadas, vemos que, en el caso de los territorios de la antigua Corona de Castilla, va unida a los avatares del gremio ganadero de la Mesta. De entrada el camino es un hecho natural que se convierte en artificial cuanto interviene la técnica de una cultura superior. En este sentido, en la actualidad, algunos naturalistas barajan

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

la idea del nacimiento de las vías pecuarias por las mismas sendas que abren los animales en busca de abrevaderos, por lo que las cañadas existirían desde la protohistoria. Y los arqueólogos de la última hornada han detectado intercambios pecuarios en las tribus ibéricas de la antigüedad, así como la reutilización pecuaria de sus hábitats -cuevas y abrigos- por romanos y godos. De hecho, el inicio de una reglamentación de los desplazamientos ganaderos y de sus rutas camineras se encuentra en el famoso código del *Fuero Juzgo* visigodo, la cual se interrumpió con la conquista musulmana y la implantación de una economía de guerra fronteriza.

Ahora bien, más que abundar en la vigencia de unas leyes pastoriles durante al menos nuevos siglos, en vez de cuantificar los rompimientos de vías pecuarias fruto de la rivalidad entre agricultores y ganaderos, nos parece más oportuno exponer una serie de características definidoras de las cañadas reales, a saber:

1) La red de cañadas, cordeles y veredas forma una densa retícula viaria que dibuja una auténtica tela de araña sobre el terreno. La cifra teórica de 125.000 km debe ser revisada, pues fue hecha a base de equidistancias sobre el mapa, por lo que deberíamos fijar definitivamente la longitud y anchura de las cañadas actuales; labor en la que está trabajando el citado Servicio de Vías Pecuarias, ahora dependiente del Ministerio de Medio Ambiente. En este sentido, siempre hemos conocido de forma parcial el itinerario de las cañadas: desde el siglo XV a través de los Libros de Apeos que laboraban los Alcaldes Entregadores de Mesta, dando cuenta de los rompimientos que en las vías efectuaban los campesinos; en el siglo XIX, mediante las “descripciones de cañadas” que efectúan los Visitadores Extraordinarios de la Asociación de Ganaderos del Reino; en el siglo XX, por medio de la cartografía de geógrafos de la Universidad y de funcionarios de los Ministerios de los que han ido dependiendo los caminos pastoriles; en fin, hasta no hace mucho por la memoria oral de los trashumantes que todavía hicieron a pie el recorrido o a tramos combinados con camión y ferrocarril. Luego, ha llegado el momento de acabar con este conocimiento parcial, para saber en términos numéricos el estado real de nuestra red viaria.

2) Es un tópico la creencia en que se ha mantenido la anchura legal de cañadas, cordeles y veredas a lo largo de los siglos. Es más, quizás nunca hubo una cañada que tuviese noventa varas desde el inicio al final. Y ello por tres razones: una, que la orografía obligaba a estrechar o ensanchar los caminos, adaptándose la marcha del rebaño a la misma; la segunda es que en las cabeceras y los extremos la cañada se ensancha en forma de embudo, en unas para que converjan las diferentes cuadrillas y en los otros para que se expandan por las dehesas, y; la tercera razón estriba en que las vías pecuarias son vasos comunicantes, así que las cañadas castellanas enlazan con las rutas de los vaqueiros de alzada asturianos, las extremeñas con las portuguesas, las navarras y catalanas con el Pirineo francés, etc. Esto dificulta su representación cartográfica porque empasta los mapas.

3) La cartografía de las vías pecuarias tiene dos vertientes: una corresponde a la cultura académica y la otra a la cultura popular. La primera, que es la que se plasma en mapas físicos, realiza una abstracción de la red viaria, representando sólo las nueve grandes cañadas reales, a saber: de La Vizana o de La Plata, Leonesa Occidental, Leonesa Oriental, Segoviana, Soriana occidental, Soriana oriental, Riojana, Conquense y del Reino de Valencia. Pero esto no es más que una convención que utilizamos los estudiosos uni-

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

versitarios, como yo mismo he realizado en mis libros, y los peritos agrícolas de las instituciones oficiales, a sabiendas de que la realidad viaria es mucho más compleja. La segunda cartografía, que es la que se plasma en mapas mentales, lleva a cabo una descripción detallada de las marchas trashumantes que guarda en su memoria el pastor. La solución para que ambas cartografías se complementen sería la elaboración de un atlas histórico de cañadas utilizando fuentes eruditas y populares.

4) Las cañadas se diferencian de carreteras y vías férreas por su aparente falta de racionalidad, puesto que cortan el territorio peninsular a despecho de las dificultades orográficas, obedeciendo a una lógica pastoril que busca las yerbas para el rebaño y elude las poblaciones ávidas de grabar fiscalmente la actividad trashumante. De resulta, no discurren por los parajes de tránsito más cómodo, sino que atajan ríos y montañas, marchan por pendientes y cumbres más que por valles y llanuras. De esta forma, habilitan pastos frescos para las reses, acortan el tiempo de marcha, reducen los roces con los agricultores y se mueven en el filo de navaja de la divisoria entre términos municipales.

5) Los nombres de las cañadas varían por tramos y obedecen a una toponimia elaborada por los lugareños. La denominación genérica de los viales que utilizamos los técnicos y profesores no invalida la toponimia local. Las especulaciones y abstracciones cartográficas se transforman si bajamos a la realidad vial a pie de cañada. Luego, en futuras cartografías, sería deseable reflejar tanto la nomenclatura oficial como la toponimia real, que como la propia cañada se irá modificando merced a los procesos de humanización del paisaje, las coyunturas económicas, los cambios políticos y las transformaciones sociales.

4. LA COSMOVISIÓN PASTORIL.

En lo que atañe a la cosmovisión pastoril del pastor, como en otras ganaderías móviles del planeta, delata una filosofía natural y empírica, una concepción cíclica del mundo, en la que las dimensiones para ese vivir sobre el terreno y desplazarse estacionalmente las ofrece el juego de planos entre el firmamento, la cañada y el horizonte. Esta actitud vital se evidencia en la medida del tiempo, la percepción del espacio y, en suma, en las manifestaciones de la cultura mesteña.

4.1. La medida del tiempo.

La medida del tiempo en los pastores se aleja de la campana eclesiástica y del reloj burgués, del tiempo sagrado de la Iglesia y del tiempo civil del mercader, que desbrozan la vida cotidiana de la aldea y la ciudad. A diferencia del comerciante que veía en el dominio de la cronología una inversión, el militar una estrategia y el político una forma más de administración, el tiempo de los humildes mesteños se recreaba en los ciclos naturales, los movimientos del sol y las fases de la luna. Si la ortodoxia religiosa había monopolizado el tiempo diurno, fraccionado en horas litúrgicas -*angelus*, *tercia*, *nona*, etc.- y medido en avemarías y padrenuestros, la cronología pagana seguía reinando en el tiempo nocturno, empleándose códigos visuales y auditivos, como *la puesta del sol* y *el canto del gallo*.

Las divisiones del calendario oficial habían sido impuestas desde instancias culturales

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

ajenas a la ganadería, como el mes de los romanos y la semana de los hebreos, y los mayores que guiaban la cabaña miraban más a los signos del cielo y el paisaje. Estos variaban de acuerdo al medio atravesado por las vías pecuarias, pues, mientras en las poblaciones los trashumantes y trasterminantes miraban a los relojes solares situados en el frontispicio de las iglesias y edificios civiles de paso, en plena naturaleza tomaban como referencia los albures meteorológicos, la posición del sol y las estrellas y los signos silvestres (cantos, vuelos, ruidos, etc.) tan familiares a los ganaderos de todo tiempo y lugar.

A diferencia del sedentario, que no podrá llevar consigo la medida del tiempo hasta que se popularice el reloj, la cronología siempre fue portátil para el trashumante, aunque en tiempos recientes aspirará a atraparla en la caja mecánica que se asociaba con un instrumento de ostentación burguesa. El proceso de aculturación experimentado por los pastores ha seguido un ritmo acelerado a medida que nos acercamos a nuestro siglo y los nuevos medios de comunicación han terminado con su aislamiento temporal en las marchas y los pastizales.

Las actividades laborales en las cabañas estaban supeditadas al paso de las estaciones, contrastando la dureza de la paridera con la cosecha lanar del esquila, adelantándose o retrasándose la *marcha a extremos* de acuerdo con los cambios climatológicos y la mayor o menor dureza de la vía pecuaria. De ello nos ha dejado cumplida noticia el hermano mesteño Manuel del Río, dándonos cuenta de la repartición de pastores y perros, número de chozos y orden de los rebaños, efectos de los nublados y enfermedades de los ganados, y dejando constancia de cierto sentido pasional de la trashumancia por las cañadas: “Cuando los ganados emprenden su marcha para las sierras, los Pastores no sienten el camino, por el gusto que llevan de poner el fruto de sus tareas en manos de los amos, y el deseo de llegar a su país para descansar y ver a sus familias. Estos placeres no dejan de estar mezclados de disgustos, por los continuos acontecimientos que les suceden en el camino...”.

El arriendo de yerbas y los contratos laborales se ajustaban por San Marcos y San Juan de acuerdo al calendario eclesiástico fruto de la cristianización de las fiestas populares. Por lo tanto, la vida de estos seminómadas, desde la demografía familiar a su percepción del espacio y del tiempo, era cíclica y circular.

4.2. La percepción del espacio.

Las diferencias en la percepción del espacio han sido muy acusadas entre los hombres sedentarios y transeúntes. Ya definamos a unos como agricultores o burgueses, ya a los otros como viajeros o trashumantes, lo cierto es que encarnarán arquetipos contrastados en su relación con el medio circundante. De manera que en sus respectivas cosmovisiones se han venido contraponiendo las formas de vida estable y móvil, estática y dinámica, aferradas a la tierra y la urbe o utilizándolas como vectores de desplazamiento. No es más que el contrapunto entre la idealización de la vida pastoril por las élites literarias y artísticas del mundo culto y la dureza de los afanes reales que exigía el ejercicio de la granjería pecuaria.

De resultas, la visión del pastor desde sus confines migratorios en la montaña o la dehesa le han conferido una mayor profundidad de campo, al tiempo que sus cíclicas

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

marchas a extremos le proporcionarán una experimentación cinemática del paisaje, en la que se suceden imágenes en movimiento a la velocidad del careo de los rebaños. Las especies ganaderas que integraban las cabañas modelaban con sus formas de pastar y sus cuitados el territorio transitado. La práctica de una modalidad pecuaria tan histórica como la trashumancia fue definiendo sobre el terreno itinerarios privativos entre los campos cultivados. Lo que será, en fin, un patrimonio viario intrínseco a la cultura pastoril de los pueblos del Mediterráneo y similar al de las ganaderías móviles del mundo.

El alumbramiento de estas sendas ganaderas fue gestado por las mismas trochas que abren los animales de forma espontánea en busca de abrevaderos y pastizales. Esto conlleva la concepción del camino, así como de la vía pecuaria, como un suceso natural convertido en artificial por la evolución del utillaje mental de las sociedades modernas. A partir de este estadio se dará una superposición, reutilización e intersección de rutas antiguas, calzadas romanas, cañadas ganaderas, carriles de ruedas y herraduras, carreteras y raíles ferroviarios. Cada sistema de comunicación dispondrá de redes, medios y vectores privativos, lo que no es óbice para que sean complementarios e integradores en el proceso de ordenación territorial de cada paisaje.

4.3. La cultura mesteña.

La presencia entre los pueblos de la Península Ibérica durante siglos de una modalidad de pastoreo trashumante de largo alcance, reglamentada y tutelada en el caso castellano por la corporación del Honrado Concejo de la Mesta, ha dejado una huella imborrable en el patrimonio y la idiosincrasia ibéricos, puesto que la misma dinámica de las migraciones cíclicas facilitó el intercambio de objetos y productos característicos de nuestra cultura popular. De manera que podemos hablar de la existencia de una “cultura mesteña”, diferenciada tanto del mundo agrícola como del urbano, algunas de cuyas manifestaciones han venido proyectándose hasta nuestros días y forman parte de las señas de identidad de la *piel de toro*.

Ahora bien, las manifestaciones culturales ganaderas no son homogéneas, sino que responden a la ordenación estamental de la sociedad y a las categorías que jerarquizaban a los propios agremiados. Por consiguiente, y sin negar la “circularidad” cultural entre ganaderos propietarios y mayoresales y pastores asalariados, irán contraponiéndose las casas solariegas y los ranchos a la choza y la cabaña de raíces paleolíticas, el vestuario señorial a la indumentaria campera, el mobiliario lujoso al modesto ajuar salido de las manos del pastor artesano.

Donde la cultura pastoril plasma sus rasgos más arcaicos y naturalistas es en el arte pastoril, la medicina popular y la herboristería, la indumentaria y la gastronomía. El pastor autodidacta decora a punta de navaja y raspado colodras y cuernas con temas astronómicos, vegetales, cinegéticos y taurinos. El utillaje doméstico que ora porta el caballo hatero ora puebla la desnudez de la choza, utiliza la madera y el corcho de las dehesas de paso y majadeo. De la zamorra y los zahones al zurrón y al morral, de las albarcas a la manta y del cayado a la honda, el vestido del ganadero recicla pieles, huesos y, cómo no, lana labrada en husos, ruecas y telares. El poder curativo de las yerbas se reforzaba con la creencia primitiva en las piedras del rayo colgadas al cuello u ocultas en el fondo del

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

talego. Las migas canas y las calderetas reconfortaban los estómagos, como los rabeles -de origen árabe-, las flautas y las panderetas armonizaban las fiestas

En otro orden de cosas, la metrología será más antropocéntrica entre los agricultores, donde el cuerpo y sus miembros constituían las unidades aldeanas por excelencia, mientras tenía connotaciones espaciales entre los mesteños, que medían las dehesas de los extremos y los puertos de las cabeceras en *millares* o superficie que proporcionaba yerbas a mil ovejas y *quintos* a quinientas cabezas. La conversión o la equivalencia de estas medidas antiguas a las actuales sólo puede ser aproximativa, puesto que no era lo mismo una cabeza de hierba en la umbría que en la solana, en terreno limpio o pedregoso, en alto o en llano. Por fin, la imposición del sistema métrico decimal que acompaña al triunfo de los regímenes liberal-burgueses, sin ir precedida de la pertinente revolución mental en agricultores y ganaderos, deshumanizará estas tradiciones pastoriles, empíricas, armónicas y mesuradas. La abstracción del metro, materializada en una barra de platino conservada en el Museo de Artes y Oficios de París, estará siempre más alejada del campesino que su relación ecológica con el medio natural.

Mientras la ganadería estante se integraba en las explotaciones agrarias, las migraciones pecuarias eran contempladas con recelo por el labrador, que consideraba a los herbazales y a las tierras marginales como un seguro de vida en años de carestía y vigencia de la ley de rendimientos decrecientes. El campo de visión del paisaje que tiene el pastor desde la cañada y los extremos le permitía tener una sucesión de horizontes de la que carecía el labriego apegado a su terruño. En cambio, su procedencia serrana, en la medida en que las montañas eran consideradas la reserva de la brujería y los miedos para los habitantes de los burgos y las villas, y su calidad de “hombre de paso”, contribuyeron a su fama de asocial en el seno de las culturas sedentarias. La consideración de los pastores migratorios como “intocables” y etnia marginal la hemos constatado desde las tribus nómadas hasta los mesteños a los que alude el romancero castellano. Y es que la antítesis a las sociedades agrícolas, al mundo culto, y, por tanto, cultivado, viene dada por los pueblos ganaderos y montañeses.

El ciclo trashumante entre llanuras y cordilleras ha sido clasificado por los geógrafos en las modalidades de ascendente, descendente y doble, y por los historiadores en normal, inverso y mixto. Pero más que la forma que adopta la actividad pastoril en las sierras, nos interesa la polivalencia de las mismas, pues pueden ser a un tiempo fortalezas militares inexpugnables y refugio para marginados y razas malditas, pueden hitar fronteras entre formaciones políticas e integrar a poblaciones de las dos vertientes, como ocurre entre mesteños y vaqueiros en la divisoria asturleonés o entre españoles y franceses en los Pirineos.

Ahora bien, aunque los trashumantes serranos necesiten de los *extremos* para cerrar su ciclo económico, no pueden evitar que la gente de los valles desconfíe de ellos. Las moradas montuosas, de suelos pobres, naturaleza salvaje y culturas arcaicas, serán vistas por las poblaciones de las planicies como un mundo adusto y marginal a las civilizaciones. Es por eso que los guardianes de la ortodoxia situarán en las alturas inhóspitas los reinos diabólicos del hechizo y la brujería, la superstición y el aquelarre, los miedos reflejados de los intelectuales de las ciudades. Y las montañas sólo perderán esta condición

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

de monstruosas en el siglo XIX, cuando los románticos las convierten en “templos de la naturaleza”, los geólogos las utilizan para leer la historia de la tierra y pintores y novelistas del realismo se recrean en su majestuosidad. Pero también cuando se inicia la ruina ecológica de las mismas de la mano de la minería y la deforestación, las obras públicas y la contaminación.

Entretanto, el folklore primitivo de las culturas montaraces se puebla de monstruos y liturgias paganas, sobre todo cuando tanto reformados luteranos y calvinistas como católicos tridentinos desatan la caza de brujas y se lancen a la cruzada de cristianizar los márgenes. A despecho de la devoción religiosa que siempre tuvieron los mesteños. La respuesta es un aferrarse a las libertades montańesas, con cuya barrera tropiezan el orden político y social de las tierras llanas, hasta convertir a aquéllas en un mito literario, por donde transitarán los arquetipos del buen bandido, el anacoreta, el perseguido por la ley, el milenarista y, ya en nuestros días, el guerrillero y el ecologista. La huida de la civilización se dirige a los desiertos, las islas y los bosques incontaminados. Como sentenciaba el viajero ilustrado: “Los lugares más escarpados han sido siempre el asilo de la libertad”.

Por otra parte, fruto de las construcciones mentales, el mundo de la ganadería presenta referentes sociales, religiosos y literarios. El pastor como grupo socioprofesional, diferenciado del propietario ganadero y de los oficios complementarios a la trashumancia, es portador de una cultura privativa en la que plasma su vida empírica y naturalista que va del conocimiento astronómico al geográfico, del relato oral a las artes decorativas, y donde tienen cabida los elementos simbólicos y los prodigios maravillosos.

Además, los pastores son agentes religiosos desde el momento en que están presentes en el discurso bíblico, como anunciantes del nacimiento de Jesús y sus primeros adoradores, como guía mosaico que liberó de la cautividad al pueblo de Israel, como figura del Buen Pastor que carea el rebaño de las almas sencillas hacia la salvación eterna. De ahí que sean elemento central en Autos de Navidad, villancicos y fiestas populares llamadas *pastoradas*, pero también testigos de las apariciones marianas y de imágenes de santos, porque con su ingenuidad y bondad naturales dan veracidad al misterio del culto de hiperdulía. Compórtanse, pues, como fieles devotos de ermitas virginales, situando su gremio bajo la advocación de María, pues no olvidemos que la Mesta tiene como patrona a nuestra Señora de Guadalupe.

En cuanto a la Virgen del Rocío como pastora, es una alegoría recurrente con otras imágenes, cuya matriz es el culto de hiperdulía a la Divina Pastora. Pero lo que, en cambio se conoce poco es que esa famosa romería por la que peregrinan todos los años miles de andaluces, discurre por vías pecuarias que llevan hasta las mismas puertas del santuario. Y esas cañadas que se derraman por las marismas del Guadalquivir están conectadas con las grandes rutas mesteñas que bajan desde las sierras castellanas.

Del mismo modo, ese vivir sobre el terreno les lleva a construir cosmovisiones personales y ser partícipes de los fenómenos sobrenaturales que obran en la *silva*, mundo inculto hacia donde desplaza sus fantasmas diabólicos el hábitat agrario, como testifica un amanuense monástico en 1570, cuando “un Pastor de este Combento (de Valvanera), que guardaba su ganado, entró en la iglesia gritando..., y empezó a dezir a voces, había muerto al Demonio con su cayado; y que si querían verlo él se los mostraría. Salieron con

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

él pasadas de trescientas personas, y guiándolas al sitio del combate, vieron tendida en el suelo una espantosa serpiente de cuatro varas de larga y media de grueso, toda llena de escamas, como de azero, con cabeza monstruosa y unos dientes terribles. Admirados del suceso, la trajeron arrastrando hasta el Combeno para que viesen todos cómo defiendo de la Virgen los criados de su casa, pues con tan débil arma había muerto uno, un monstruo tan horrible”. En cuanto a las visiones idealizadas de los pastores, los antropólogos nos han mostrado toda una interpretación privativa del universo en las mientes de un hurdano, o la metáfora del Paraíso Terrenal y de la Tierra Prometida que para un serrano se hallaba en Extremadura, por su fertilidad, forma de vida y el calor benigno que hace germinar a las plantas y engordar a los ganados.

Por fin, el pastoreo dará lugar a todo un género literario con antecedentes clásicos en las *Bucólicas* virgilianas, pero que cobra bríos renovados con la eclosión de la novela pastoril renacentista, como *La Arcadia* de Jacopo Sannazaro (1504), *La Diana* (1559) de Jorge de Montemayor, la *Diana enamorada* (1564) de Gaspar Gil Polo, *La Galatea* (1585) de Miguel de Cervantes y *La Arcadia* (1598) de Lope de Vega. En el mismo Quijote conviven los pastores reales y los fingidos. Luego en esta modalidad que se complementará con la más popular del romancero y las canciones acompañadas por el rabel y la dulzaina, el paisaje de la majada representado por una naturaleza idílica, no será más que el marco que sirve de escenario al desarrollo de pasiones y conflictos amorosos. La utopía arcádica donde habitan Sincero y Amarilis. Los cervantinos montes que “crían letrados, y las cabañas de los pastores encierran filósofos..., o a lo menos, acogen hombres escarmentados”. Todas estas visiones ideológicas descansarán en el imaginario colectivo y se guardarán tanto en los fondos impresos como en la cultura oral. Y no olvidemos que un poeta como Miguel Hernández compuso sus primeros versos siendo zagal, o que las leyendas de pastoriles, de la *Loba parda* a la *Serrana de la Vera*, abundan en nuestro romancero.

5. HISTORIA DE LA MESTA

En lo que se refiere a la historia de la institución, al devenir de la granjería merina, tenemos que el Honrado Concejo de la Mesta de la Corona de Castilla es la corporación de ganaderos más importante de la historia medieval y moderna de Europa. Tanto por el número de sus agremiados como por el tamaño de sus cabañas, las cifras de exportación y las de su cotización lanera, no tiene parangón con ninguna otra asociación pecuaria de los reinos hispanos ni de los países europeos. La cosecha de un producto de calidad contrastada, como era la lana blanca fina merina, implicó a un buen manojo de grupos dentro del tejido social hispano. Además, al mantener los castellanos el monopolio lanero en los mercados internacionales durante cinco centurias, hasta llegar a ser la principal fuente de divisas del reino y cotizarse en la bolsa de valores de Amsterdam, este subsector económico ha sido referencia obligada y objeto de controversia para las diversas escuelas y generaciones historiográficas.

Desde la acuñación del concepto altomedieval de Cabaña Real, definido como el conjunto de todos los ganados del reino y sus dueños bajo el amparo del monarca en el uso de prerrogativas mayestáticas, podemos distinguir tres tipos de pastoreo en función de la

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

longitud y la modalidad de los desplazamientos: estante, trasterminante y trashumante. Este último, que verificaba las migraciones estacionales entre *sierras* o pastos veraniegos del Septentrión y *extremos* o dehesas cálidas e invernales del Mediodía, será el protagonista del pastoreo practicado por los hermanos mesteños, lo que no quita para que también tuviesen reses riberiegas y hatos estantes.

El pastoreo basado en la llamada *marcha a extremos*, algunos autores la han remontado a los tiempos prehistóricos, unida a mitos como el de las tres cabezas de Gerión, o hitada por los *verracos* y *foramontanos*, como podían ejemplificar los famosos Toros de Guisando. Sin embargo, la trashumancia histórica, que requiere de reglamentos y policía para desarrollarse con periodicidad, no se institucionalizó hasta la Alta Edad Media. Por entonces era costumbre entre los pastores castellanos *fazer mestas*, celebrar reuniones locales para devolver el ganado extraviado a sus dueños, a la vez que la dinámica de la Reconquista favorecía las migraciones pecuarias por la movilidad de la propiedad semoviente y por la incorporación de ricos pastizales a los reinos cristianos.

Luego fue la confluencia de dos factores la que contribuyó a arraigar la trashumancia en la Península Ibérica, a saber: los geográfico-espaciales, unidos a una configuración física con una elevada altitud media y con contrastes climáticos entre la Iberia húmeda y seca, facilitaron desde la antigüedad los desplazamientos semovientes en busca de yerbas estacionales, y; los histórico-temporales, pues en la repoblación era más factible la solución ganadera que la agrícola al exigir menos mano de obra y permitir una mayor protección de los animales que los cultivos en un clima de guerra fronteriza.

Por eso, Alfonso X fundó mediante privilegios el Honrado Concejo de la Mesta en 1273, no como federación de las múltiples mestas locales, sino como marco legal para todos los ganaderos del reino y en tanto reconocimiento oficial de la trashumancia a gran escala dentro del marco de la monarquía feudal. A la par se habilitaron rutas pastoriles específicas, que variarán en función de las circunstancias bélicas, climáticas y mercantiles, recibiendo los nombres de cañadas reales, cordeles y veredas según su anchura legal, y conformando una tela de araña que cubría la superficie peninsular.

A raíz del alumbramiento mesteño y a lo largo de la Baja Edad Media, la corporación pecuaria contempla la sucesiva concesión y confirmación de privilegios reales, la génesis de una legislación pastoril y la fiscalización del ramo por la Hacienda Regia, que cotizaba el impuesto del *servicio y montazgo* en unas estaciones de peaje llamadas *puertos reales*. Al mismo tiempo, surgen una multiplicidad de arbitrios locales -pontazgos, portazgos, verdes, pasos, castillerías, barcajes, etc.-, percibidos por los señores y concejos del territorio transitado por las cabañas. Con todo, el proceso de mayor trascendencia para el sector fue la selección de la apreciada raza merina, productora de una lana blanca y fina de extraordinaria calidad que dará a los castellanos el monopolio lanero en los mercados europeos durante cinco siglos. Ello convirtió a la granjería merina en *la principal sustancia destos reynos*.

La expansión lanera bajomedieval culmina con la política proteccionista de los Reyes Católicos, concretada en la codificación de las leyes pastoriles, la concesión del privilegio sobre los pastos más tarde conocido como *ley de posesión* y la organización interna de la institución mesteña. Ésta, presidida por el decano del Consejo Real, aunaba cargos admi-

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

nistrativos y de justicia, como los Alcaldes Entregadores y de Cuadrilla. En la base estaban los agremiados, los “Hermanos de la Mesta”, que se reunían dos veces al año en Junta General. Además, iniciada la colonización de América se crea un gremio homónimo a la Mesta en el Nuevo Mundo, como recoge la *Nueva Recopilación de las Leyes del Reino*. El Honrado Consejo vivirá en el siglo XVI, con los Austrias Mayores su primera etapa de esplendor al calor del negocio merinero, trazándose dos rutas para la *navegación* de los vellones hacia el exterior: la de los puertos de Levante con destino en los centros manufactureros del norte de Italia y la de los del Cantábrico con rumbo a Francia, Inglaterra y Flandes, en donde han abierto factorías nuestros comerciantes.

Ahora bien, durante el reinado de los Austrias Menores tiene lugar un proceso de concentración de riqueza ganadera, en el que las yerbas empiezan a ser acaparadas por los propietarios de las grandes cabañas, en tanto los más modestos se agrupan en cuadrillas para sus marchas semianuales o se convierten en pastores asalariados. Por su parte, los riberiegos, ganaderos del Mediodía que trasterminaban, se interesan por la gran trashumancia y se infiltran en aparato burocrático del gremio. Estas diferencias jerárquicas entre los mesteños se agudizan con la crisis diferencial del siglo XVII que sacude a Europa, de efectos más acusados en las sociedades mediterráneas, y que incide en la depresión de nuestro ramo pecuario. El arbitrista Miguel Caxa de Leruela clama contra la postración mesteña en su obra *Restauración de la abundancia de España*. Son tiempos duros para un Imperio en descomposición. Es el Siglo de Hierro del que habla la lucidez mágica de Don Quijote en su anhelo de la edad áurea, y en el que la pluma cervantina sitúa el episodio en el que el Caballero de la Triste Figura confunde a dos rebaños merineros con sendas formaciones militares prestas a batirse, como reza la cita: “Volvió a mirarlo Don Quijote, y vio que así era la verdad; y alegrándose sobremanera, pensó, sin duda alguna, que eran dos ejércitos que venían a embestirse y a encontrarse en mitad de aquella espaciosa llanura”. La crisis política y económica de los reinos hispanos en pleno Barroco se traduce en las metáforas de nuestros héroes luchando contra quimeras como soldados y gigantes mudados en vulgares ovejas y molinos de viento.

El siglo XVIII depara pingües rentas a las empresas merinas por la elevada cotización de las pilas de lana en los mercados europeos. Los ganaderos más poderosos, avecindados en la Corte, ven crecer sus rebaños y hasta Felipe V llega a crear una Cabaña Real Patrimonial de efímera vida. En 1765 se alcanza el techo numérico de toda la historia de la Mesta, rebasándose las 3.750.000 cabezas trashumantes, a lo que habría que sumar una cabaña similar perteneciente a merineros estantes. Con los primeros Borbones se vive, pues, lo que hemos dado en llamar el *segundo auge* del Honrado Concejo, al punto causar admiración nuestra granjería mesteña en los agraristas europeos, como por entonces expresaba el sueco Joan Alstron al referirse a las merinas castellanas: “Las ovejas tienen las patas de oro y donde quieran que pisan la tierra se transforma en oro”.

La composición social de los mesteños, de acuerdo con la terminología gremial, distinguía cuatro categorías de ganaderos:

1) Los Señores Ganaderos Trashumantes de Madrid, los mayores propietarios semovientes que los textos llaman *de gruesos caudales*, y que incluyen desde grandes de España a títulos menores y burguesía mercantil.

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

2) Los monasterios y comunidades eclesiásticas, auténticas empresas agropecuarias, que fueron dotadas desde su fundación con una valiosa cabaña merinera.

3) Los Ganaderos de Tierras Llanas, antiguos riberiegos mudados en trashumantes, que se hallan dispersos por el mapa pecuario.

4) Los modestos Serranos, pastores agrupados en cuadrillas o asalariados de las grandes explotaciones, distribuidos en los cuatro distritos ganaderos del reino: León, Soria, Segovia y Cuenca.

Ello no es óbice para que el reformismo ilustrado de Carlos III y sus ministros incida sobre la corporación pecuaria. Es así como Campomanes desarrolla una política antimes-teña, que tendrá como argumento central el pleito con la provincia de Extremadura, en el que tras la tesis de la reforma agraria se ocultaron los intereses de oligarcas y absentistas. Mas esta tentativa ilustrada caerá en su propia contradicción al querer desarrollar proyectos reformistas sin modificar la estructura estamental de la sociedad.

La invasión napoleónica de 1808 marca el punto de inflexión de nuestra granjería mesteña. Los sucesos bélicos y políticos propiciaron cambios socioeconómicos irreversibles. Muchos campesinos rompieron cañadas y pastizales e incumplieron las leyes pastoriles. La Mesta unió su suerte al absolutismo de Fernando VII ante el temor a estas revueltas y a la legislación liberal de las Cortes de Cádiz. La expansión del merino por el extranjero rompió nuestro monopolio internacional, como lamentaba el comerciante Benito Felipe de Gaminde: “Celosos los extranjeros de las utilidades que proporcionaba esta finca (la granjería lanar), llevaron a su suelo merinas españolas...” . Los ganaderos empezaron a desprenderse de sus explotaciones trashumantes por su carácter deficitario. Por eso, la supresión de la Mesta en 1836 y su sustitución por la Asociación General de Ganaderos del Reino, no fue más que el reflejo de una realidad económica desfavorable, máxime cuando sus privilegios se hicieron incompatibles con la igualdad formal ante la ley del régimen liberal. No fue sino la crónica de una muerte anunciada.

Mas el pastoreo migratorio persistió hasta el nuevo milenio. Dependiente de otras asociaciones y ministerios, pugnando con otros tipos de rompimientos en las cañadas, vadeando guerras civiles, las cabañas han seguido trashumando hasta hoy mismo. Por eso, y porque creemos en la función social del historiador, en el análisis del pasado para comprender mejor el presente, quiero dedicar el último tramo de la ponencia al estado actual de la trashumancia.

6. LA TRASHUMANCIA EN LA ERA DE INTERNET

La trashumancia ibérica ha alcanzado la era de Internet. Lo que no deja de ser sorprendente tras los malos augurios que la venían menoscabando desde la Revolución Industrial. Y, sin embargo, aún podemos ver en cada estación pasar por el Puerto del Pico a las vacadas avileñas, embarcar a las merinas en las sierras de Soria y Segovia, o retazar los hatos por los puertos de las montañas de León. Todavía estamos a tiempo de observar la invernada de los rebaños en las dehesas de Extremadura, La Mancha y Andalucía. Aún, en fin, subsiste la marcha vertical de las reses anejas a vaqueiros, pasiegos, pirenaicos y lusos. Todo un atlas de ganaderías móviles que, al día de hoy, surcan las rutas pastoriles. La tela de araña viaria que envuelve la Península Ibérica con una tupida zamarra de veredas. Y mien-

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

tras la red cañariega se redibuja sobre el espacio, la Red informática lo hace en el tiempo. Por eso, parece inevitable el encuentro; aconsejable el beneficio mutuo; necesaria la adición de ganados y caminos a las telecomunicaciones. La inserción de la red en la Red.

Al día de hoy la ganadería nos ocupa y nos preocupa. Estamos ante un sector activo, pero cambiante; una tradición viva, pero zarandeada; una política enojosa, pero necesaria. El ramo, cada vez más, mira de reojo a la Unión Europea. Esta, a su vez, depende de los mercados internacionales. La amenaza real, pues, se cierne; sea por imperativos económicos, sea por mor de la globalización. El vuelo de las ayudas hacia países recién incorporados. Las siempre difíciles negociaciones con los socios comunitarios. Las producciones cárnicas y laneras en espacios ultramarinos. Son otros tantos procesos que han roto las reglas del juego pecuario. Ahora nos aprestamos a conmemorar una década de la entrada en vigor de la última Ley de Vías Pecuarias, en 1995, desarrollada por las Comunidades Autónomas. Y mejor que antes se evidencian los problemas de la ganadería extensiva. Y más que nunca se hace acuciante la búsqueda de alternativas.

Este cambio de rumbo ha navegado en conserva junto a las novedades en la crianza. Las tecnologías más vanguardistas han arribado al sector, propiciando la implantación de *microchips* en las reses, recurriendo al GPS cual brújula que marca la derrota del pastor por las cañadas. Pero también, la codicia de algunos ganaderos foráneos nos ha contagiado el mal de “las vacas locas”, el cambio climático nos ha traído la enfermedad de “la lengua azul”. ¡Y a saber en qué pararán los experimentos genéticos!. Además, todo sucede muy rápido; en tanto se acelera la historia; en cuanto desconocemos el sentido de su deriva. ¿O es que la clonación de la oveja *Dolly* no nos parece hoy agua pasada? ¿Acaso no hemos exiliado estas mudanzas pastoriles en el parnaso del olvido? ¿Es que no es en ese limbo de la memoria donde *Dolly* dormita junto a los Toros de Guisando?

Y, sin embargo, se mueve. La cabaña va. Dotadas de ordenadores las oficinas transeúntes del ganadero, pero también atrapadas por la maraña burocrática. Pertrechados de teléfonos móviles los mayores, pero no menos indefensos ante las contingencias de la marcha a extremos. Resignados los viejos pastores a un oficio que se muere, pero no poco anhelantes los jóvenes de que les enseñen otros modelos para recoger el testigo. Entonces, convenimos en que la trashumancia vive, pero a trancas y barrancas, marchando por la quebradiza linde entre tradición y modernidad. Los nuevos tiempos la desafían. Necesita nuestra ayuda. Para fortalecer nuestra identidad cultural. Para salvaguardar nuestro patrimonio viario. Para que la Red no devore a la red.

Y, como la propia trashumancia que es circular, concluimos volviendo al punto de partida, a las moradas de origen de esta ponencia. Decíamos que el pastor trashumante es un viajero. Mientras Alexander von Humbolt precisaba mucho personal y cuantioso material para sus exploraciones, haciendo alarde de sus descubrimientos científicos, Xavier de Maistre se sentía orgulloso en su cuarto porque el color de sus sábanas combinaba bien con el de sus pijamas. Pues bien, el viaje del pastor no necesitaba del egocentrismo de uno, ni de la frivolidad del otro; sabía que sus enseres eran el rebaño; sabía que su pija- ma era la cañada. Desde que era un zagal había aprendido a vivir sobre el terreno.

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

Bibliografía

- Alenza García, José Francisco: *Vías pecuarias*. Madrid, Gobierno de Navarra, 2001.
- R.G.H. BUNCE, M. PÉREZ-SOBA, R.H.G.JONGMAN, A. GÓMEZ SAL, F. HERZOG and I. AUSTAD (Edited by): *Transhumance and Biodiversity in European Mountains*. Wageningen (The Netherlands), ALTERRA, 2004
- Cabo Alonso, Ángel: “Algo más sobre la trashumancia en la Meseta”, en *Aportaciones en Homenaje al Profesor Albentosa*.
- *Cuadernos de la trashumancia*. Madrid, ICONA, 1992 y ss.
- Echegaray Lacosta, J.: *Memoria sobre los medios de mejorar nuestro ganado...* Madrid, 1841.
- Elías, Luis Vicente, y Muntión, Carlos: *Los pastores de Cameros*. La Rioja, MAPA, 1989.
- Luis Vicente ELÍAS PASTOR y Feliciano NOVOA PORTELA: *Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España*, catálogo de la exposición homónima, publicado en Madrid-Barcelona, Lunweg Editores y Ministerio de Educación, 2003.
- Fernández Otal, José Antonio: *La Casa de Ganaderos de Zaragoza. Derecho y trashumancia a fines del siglo XV*. Zaragoza, 1993.
- García Martín, Pedro: *La Ganadería Mesteña en la España Borbónica (1700-1836)*. Madrid, Ministerio de Agricultura, 1988, Prólogo de Julio Caro Baroja, (2ª ed. 1992).
- _____ : *La Mesta*. Madrid, Biblioteca Historia 16, nº 28, 1990.
- _____ (coord.): *Cañadas, cordeles y veredas*. Valladolid, Junta de Castilla y León, Consejería de Agricultura, 1991
- (2ª ed. 1993), (3ª ed. En la colección “Mundo Rural” nº 13, 2000), (4ª ed. 2005).
- _____ (coord.): *Por los caminos de la trashumancia*. Valladolid, Consejería de Agricultura y Ganadería, Junta de Castilla y León, 1994.
- _____ : *Imágenes Paradisi. Historia de la percepción del paisaje en la Europa moderna*. Madrid, Caja de Madrid, 2000 (edición no venal).
- Pedro GARCÍA MARTÍN: “*Ora et trashuma*. El monasterio benito y mesteño de Valvanera en el país delicioso y ameno de La Rioja”, en el catálogo en C.D. ROOM de la exposición *Rioja, Tierra Abierta*. Logroño, Fundación Caja Rioja, 2000.
- Pedro GARCÍA MARTÍN: “De la flauta de Pan al cayado del Buen Pastor. Imagen, literatura y paisaje en la cultura mesteña”, en Julio MARTÍN CASAS (coord.): *Las vías pecuarias del Reino de España...*
- Maribel GARCÍA y Julio GRANDE: *La cañada soriana occidental*. Madrid, El País/Aguilar, 2001.
- García Medina, C.: *Arte pastoril*. Salamanca, 1987.
- Gerbet, Marie Claude: *L'élevage dans le Royaume de Castille sous les Rois Catholiques (1454-1516)*. Madrid, Publications de la Casa de Velázquez, 1991.

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

- Joaquín GÓMEZ-PANTOJA (ed.): *Los rebaños de Gerión. Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval*. Actas reunidas y presentadas por Madrid, Casa de Velásquez, Collection de la Casa de Velásquez nº 73, 2001
- González Enciso, Agustín: “La industria de la lana en el siglo XVIII”, en *La economía de la Ilustración*. Murcia, Cuadernos del Seminario “Floridablanca” nº 2, 1988.
- González, A.; de Vicente, F.J.; Floristán, A., y Torres, R.: *Historia económica de la España moderna*. Madrid, Actas, 1992.
- Julio GRANDE IBARRA: *Trashumancia, cañadas y desarrollo rural*. Logroño, Fundación Caja Rioja, 2001. Actas de las Jornadas.
- Kavanagh, W.: *Willagers of the Sierra de Gredos. Trashumant cattle-raisers in Central Spain*, Oxford, 1994.
- KLEIN, Julius: *La Mesta*. Madrid, Revista de Occidente, 1936.
- La Cañada Soriana Occidental*. Madrid, El País-Aguilar, 2001.
- Las vías pecuarias en Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía, 1991, a cargo de Juan Mena Cabezas.
- Leyes y Ordenanças del Honrado Concejo de la Mesta*. Edición facsimil del ejemplar rarísimo de la Real Colegiata de San Isidoro de León. Prólogo de Antonio Viñayo, León, 1991.
- L’homme, l’animal domestique et l’environnement. Du Moyen Âge au XVIIIe siècle*. Actas del coloquio homónimo celebrado en Nantes del 22 al 24 de octubre de 1992, en “*Enquêtes et documents*” nº 19.
- López-Salazar Pérez, J., *Mesta, pastos y conflictos en el Campo de Calatrava (siglo XVI)*. Madrid, C.S.I.C., 1987.
- Melón Jiménez, Miguel Angel: *Extremadura en el Antiguo Régimen. Economía y sociedad en tierras de Cáceres, 1700-1814*. Mérida, 1989.
- Julio MARTÍN CASAS (coordinador): *Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, 2003,
- Américo OLIVEIRA y Filomeno SILVA: *Montemuro. A última rota da transumância*. Arouca, Associação da Defesa do Património Arouquense, 2000.
- Pallaruelo, Severino : *Pastores del Pirineo*. Madrid, Ministerio de Cultura, 1988.
- Natalino PAONE y Vito A. Maturò: *La pecora nel cammino dell’uomo*. Cusano Mutri, Comune, 2002.
- Pereira Iglesias, José Luis: *Cáceres y su tierra en el siglo XVI. Economía y sociedad*. Salamanca, 1990.
- Quaderno de leyes y privilegios del Honrado Concejo de la Mesta*. Valladolid, Lex Nova, 1994, ed. facsímil de 1731.
- Río, Manuel del: *Vida pastoril*. Madrid, Ediciones El Museo Universal, 1985. Prólogo y edición facsímil a cargo de Pedro García Martín.
- Rodríguez Grajera, A.: *La alta Extremadura en el siglo XVII. Evolución demográfica y estructuras agrarias*. Salamanca, 1990.
- Rodríguez Pascual, Manuel, y Gómez Sal, Antonio: *Pastores y trashumancia en León*. León, Caja España, 1992.
- Manuel RODRÍGUEZ PASCUAL: *La Trashumancia. Cultura, Cañadas y Viajes*. Edilesa, León, 2001.

“LA PRINCIPAL SUSTANCIA DE ESTOS REINOS: EL HONRADO CONCEJO DE LA MESTA”

Sanz Rubiales, Federico: *Cañadas reales de Valladolid. Una aproximación a las rutas de La Mesta*. Valladolid, Diputación Provincial, 1996.

Trashumancia y cultura pastoril en Extremadura. Actas del simposio celebrado en el Pabellón de Extremadura de la Exposición Universal de Sevilla, del 28 al 30 de septiembre de 1992, y organizado por la Asamblea de Extremadura, publicadas en 1994.

Varios autores: *Sobre cultura pastoril*. Sorzano, 1991.

Pedro García Martín
Profesor Titular de Historia Moderna
Universidad Autónoma de Madrid

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

José Antonio Fernández Otaí
Profesor y Doctor en Historia

Introducción

El objeto de esta ponencia presentada al I Congreso Nacional de Vías Pecuarias Españolas, y complementada -en el acto de exposición- con una presentación visual, es ofrecer una síntesis de la trayectoria histórica y actual del uso de las vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de Aragón, incidiendo en las causas y factores que motivaron y definieron el auge y la decadencia del pastoreo y de la trashumancia, del uso de las vías pecuarias y de las más antiguas instituciones y asociaciones ganaderas aragonesas. Se añade una concisa bibliografía, destinada al posible lector interesado en los múltiples aspectos no desarrollados en el presente texto.

Carecemos todavía de un análisis completo, exhaustivo y renovado de la historia de la ganadería aragonesa, si bien está en camino. Habitualmente los países de la antigua Corona de Aragón no han sido representados en los mapas históricos de la ganadería y de las vías pecuarias españolas, debido a la falta de estudios específicos, pese a que sí tuvieron sus propias instituciones y redes viarias de trashumancia. En esta paradoja ha influido el hecho de que, hasta fechas muy recientes, la historiografía se ha basado en la historia de la ganadería castellana y, más concretamente, en la del Concejo de la Mesta, soslayando el análisis de otros territorios ibéricos y de otras fórmulas de organización ganadera y trashumante. En la actualidad se abre paso una visión más atenta a las periferias. Sobresale el hecho de que una institución como la Casa de Ganaderos de Zaragoza, cuyo origen se remonta a los inicios del siglo XIII, se mantenga activa en la actualidad, con transformaciones y adaptaciones progresivas, en el sector pecuario aragonés.

En cuanto a las vías pecuarias aragonesas, falta una base cartográfica que las identifique diacrónicamente. Concretamente no hay estudios publicados, con apoyo cartográfico, de las cabañeras aragonesas secundarias de la provincia de Huesca y de ninguna de las provincias de Zaragoza y de Teruel. M. DAUMAS dio a conocer las principales rutas trashumantes de la parte oriental de la provincia de Huesca en su libro de 1976 *La vie rurale dans le haut Aragon Oriental* (Madrid, capítulo III, mapa en p. 364), y S. PALLARUELO completó en 1988 el panorama general del Alto Aragón (1988, *Pastores del Pirineo*, pp. 76-77 y 229). Para Zaragoza y Teruel no existen mapas provinciales ni locales publicados, aunque de la provincia turolense hay mapas en J. PIQUERAS y C. SANCHÍS (1990, "La trashumancia ibérico-valenciana en la Edad Moderna", *Saitabi*, XL) y diversos trazados esquemáticos hacia Castilla y el Levante en los Cuadernos de la trashumancia nº8 (Albarracín-Cuenca-Molina), nº14 (Gúdar-Maestrazgo) y nº19 (Mediterráneo), publicados en 1993, 1993 y 1996 por el ICONA, el Ministerio de Medio Ambiente y FEPMA. Se hace necesario, por tanto, un exhaustivo estudio de fuentes históricas y catastrales y la realización de campañas sistemáticas de prospección arqueológica en cabañeras, abrevaderos, descansaderos, casas y corrales, con lo que podrían des dejarse algunas incógnitas en cuanto a comunicación, poblamiento y relaciones económi-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

co-sociales. La tarea de afrontar de modo global dicha investigación es de gran envergadura, y ha de realizarse en coordinación y con unas bases comunes. Por el momento y en lo que respecta a Aragón, para consultar un trazado concreto o buscar información el público interesado tiene que dirigirse a los Servicios Provinciales de Vías Pecuarias del Gobierno de Aragón, encargados de clasificar, deslindar y proteger las cabañeras, y en sus respectivas sedes hay información de los términos municipales que están catalogados. En el Archivo de la Casa de Ganaderos de Zaragoza (A.C.G.Z.) se conserva valiosa documentación relativa a visitas e inspecciones de la infraestructura pecuaria del término zaragozano y de otras poblaciones aragonesas desde el siglo XIII al XX. De igual modo en otros archivos, como los de las Diputaciones Provinciales, los Históricos Provinciales, los Municipales y Notariales ofrecen la oportunidad de recabar información del pasado y presente de los caminos pecuarios. En Madrid hay que acudir al Archivo de la antigua Asociación General de Ganaderos del Reino, heredera de la Mesta (depositado en el Archivo Histórico Nacional) y al Fondo documental de Vías Pecuarias (Ministerio de Medio Ambiente).

Es muy deseable que en breve tiempo puedan consultarse la cartografía de las vías pecuarias de toda la Península Ibérica en soporte informático. En esta primavera de 2005 el Ministerio de Defensa anuncia la edición en CD-Rom y a precio asequible de un material adecuado a este cometido, el "Atlas de España digital", fruto de un proyecto de I+D puesto en marcha en 1995 por expertos del Ejército de Tierra, capaz de generar visualizaciones aéreas del territorio de hasta 2,5 metros de resolución. Sobre este y otros tipos de herramientas digitales puede acometerse la labor de representación total de las vías pecuarias españolas en su vertiente histórico-patrimonial. Una ineludible labor de coordinación ha de permitir la consecución de un atlas histórico de las vías pecuarias peninsulares, a enlazar con los de otras áreas del Mediterráneo.

¿Cuál es la situación de Aragón al respecto?. Falta mucho por hacer. El Gobierno de Aragón ha puesto en marcha en 2004 el Centro de Documentación e Información Territorial de Aragón (CDITA), como servicio de apoyo a las diferentes administraciones públicas y a los ciudadanos en todo lo relacionado con la información y documentación sobre ordenación del territorio aragonés. Está ubicado en Zaragoza y la cartografía y la documentación territorial son sus dos componentes básicos. La Unidad de Cartografía cuenta con un importante fondo histórico, que supera las 84.000 fotos aéreas del territorio aragonés. Estas fotos se han recogido en los vuelos de 1956 (4.073 fotos), 1977 (14.560 fotos), 1984 (4.796 fotos) y 1999 (61.022 fotos). Además dispone de 7.038 fotos urbanas, de las que 4.137 corresponden a Huesca; 1.554 son de Zaragoza, y 1.347 a Teruel. Este centro tiene registradas 2.253 ortofotos a escala 1/1.000. La Cartoteca del CDITA dispone de un fondo histórico de 478 hojas en formato papel y 193 en formato digital. Respecto a los planos urbanos a escala 1/1.000, el fondo documental es de 5.639 planos, de los que 2.307 son de la provincia de Huesca, 1.985 corresponden a la de Zaragoza y 1.347 son de la de Teruel. Con este fondo documental se dispone del 70% de la superficie del territorio cartografiada mediante ortofotografía y restitución no automática. Esta información está georreferenciada y se proporciona al público en soporte digital. El Gobierno de Aragón estima que para el año 2007 se habrá completado la cartografía

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

de todo el territorio aragonés. Para ello se han establecido convenios con la Dirección General del Catastro y con el Instituto Geográfico Nacional (IGN). Fruto de esta labor es, al menos, la primera cartografía digital de las vías pecuarias de Aragón, preparada por la Administración aragonesa y a disposición del público, de la que se adjunta una reproducción genérica en esta ponencia (véase anexo).

Aragón es un país de encrucijada, de geografías y gentes diversas en raíces y culturas. Su diversidad física se reparte en tres grandes unidades de relieve: los Pirineos, el Valle del Ebro y el Sistema Ibérico. Cuenta con una vegetación mediterránea, con nichos alpinos y esteparios y le afecta un áspero clima mediterráneo continental. Su territorio está encuadrado mayoritariamente en la Iberia seca. La geografía ofrece condiciones favorables para las prácticas ganaderas de todo tipo, asociadas o no a los cultivos agrícolas, gracias a la complementariedad de sus comarcas. Montañas y llanuras han sido y son su escenario natural en una alternancia al dictado de las estaciones. Las vías pecuarias aragonesas tienen unos 12.000 km. de longitud y una extensión aproximada de 50.000 Has., casi el 9 % de la red pecuaria española. Según se recoge en el Apartado II de la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Aragón (Boletín Oficial de las Cortes de Aragón, nº 112 - 15 febrero 2005). La ganadería en Aragón ha sido predominantemente ovina, sin dejar de estar bien presentes el resto de especies domésticas. Uno de los aspectos a investigar con más denuedo es el del origen y desarrollo de las razas de ganado aragonesas por sus múltiples implicaciones en el proceso histórico.

Mientras las zonas de pastos de verano más importantes radican en los altos valles del Pirineo y de las comarcas serranas de Calatayud, Daroca, Teruel, Gúdar-Maestrazgo y Albarracín, las zonas de pastos de invernada están en los somontanos y en las planicies del Ebro y sus afluentes. No se configuró un sistema ganadero cerrado en sí mismo, pues rebaños altoaragoneses han acudido habitualmente a la vertiente francesa en verano y rebaños turolenses a Castilla, Andalucía y Levante en invierno. A su vez, rebaños del Sur de Francia, Navarra, Castellón y Valencia han pasado a Aragón, ya sea a invernar o a estivar.

1. Por la vereda: los inicios del pastoreo en Aragón

La red viaria pastoril constituyó el primer entramado de caminos amplios en la Península Ibérica. Las rutas que siguieron los pastores al desplazarse en lejanas épocas fueron similares a las que subsisten hoy en día. Ahora bien, la trashumancia requiere estar fuertemente institucionalizada, como lo estuvo incipientemente en época romana y, sobre todo, a partir de la Edad Media, tal como indicara el historiador Ferdinand BRAUDEL en 1949. En el actual territorio aragonés la relativa abundancia de dólmenes o de círculos de piedras de origen prehistórico en los montes prepirenaicos y pirenaicos así como abundantes restos de industrias líticas en las rutas de acceso a la cordillera, parecen indicar que en las Edades del Bronce y del Hierro ya hubo pueblos que practicaron algún tipo de trasterminancia. Un ejemplo es el gran asentamiento de 120 círculos megalíticos hallados hasta la fecha en “La Corona de los Muertos”, un poblado ¿pastoril “estacional”? situado en la Selva de Oza (al Norte del Valle de Echo, allí en donde nace el río Aragón Subordán), con restos datados entre 7.000 y 2.300 a.C. y actualmente en proceso de excavación; por sus inmediaciones llegaría a pasar una calzada romana.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

2. Aragón en la encrucijada: pastoreando entre íberos, celtíberos, vascones y romanos

En los últimos años se ha revalorizado la trascendencia de las actividades ganaderas en las sociedades mediterráneas del pasado y, más concretamente, en las de los pueblos indígenas y romano. Aunque sean grandes las incógnitas, también en la Península Ibérica se están analizando estas cuestiones y avivándose la discusión. Tanto es así que los modelos interpretativos de hace unos años están siendo seriamente cuestionados, evitando aceptar cualquier hipótesis sobre sistemas trashumantes en la Antigüedad clásica y extrapolaciones endebles a ésta de las épocas Medieval y Moderna (cuando se desarrollaron la mesta castellana, los ligallos aragoneses, las doganas italianas, etc.), valorando mucho más los modelos de policultivo intensivo en pequeñas parcelas, con necesidad de estiércol y ganado trasterminante.

La trashumancia está coetáneamente atestiguada en toda la cuenca mediterránea. Es necesario recurrir con exhaustividad a la arqueología y al estudio de la fauna para contar con mejores evidencias. Mientras en otros países hace tiempo que las indagaciones se abren paso por estas vías metodológicas, en Aragón ha sido en fecha muy reciente cuando han comenzado a aplicarse con mayor frecuencia y rigurosidad.

No es seguro que los hispano-romanos dispusieran de las calles publici –cañadas- atestiguadas en Italia, aunque se conocen indicios en la Baetica y la Lusitania. Las vías identificadas en Castilla y León son tardías (s. II a.C.) y son probablemente rutas indígenas romanizadas. Las vías indígenas de paso ganadero darían lugar a las cañadas. Las tropas romanas penetraron bien por ellas, antes de la construcción de las calzadas, sirviéndose de guías pastores. Existió una trashumancia de larga distancia organizada en la época romana. De esta trashumancia, de la que ignoramos todo sobre la organización, tenía ciertamente un aspecto especulativo –probablemente como la practicada entre la Provenza y los Prealpes-, disociado de la agricultura, coexistía con una ganadería local que estaba ligada a los cultivos a los que abastecía de fuerza de tiro y de abono. No se sabe cuando fueron trazadas las cabañeras, puede que antes de la Edad Media, si es que no fueron durante mucho tiempo simples vías de comunicación. Si bien cañadas y caminos formaban dos redes de comunicación distintos, la necesidad de franquear el obstáculo constituido por las cordilleras y los ríos principales imponía hacerlo en lugares determinados, puertos, collados y vados, más propicios.

Algunos hallazgos de tabulae et tesserae hospitales peninsulares apuntan a relaciones de complementariedad geográfica entre las mesetas, las serranías y los grandes valles periféricos de la Península, tal como el Ebro, que inducen a pensar en que fueron empleadas como contraseñas de paso y herbaje entre pastores, si bien la razón o razones causantes de la emisión de tales documentos, así como su cronología, sigue siendo desconocida. El ejemplo más claro en tierras aragonesas lo ofrece una tessera en forma de pez hallada en la localidad de Fuentes Claras (entre Calamocha y Caminreal, junto al río Jiloca), con la inscripción “quom metellineis tessera”; según J. Gómez-Pantoja, indicaría la presencia de gentes celtibéricas en el territorium de la colonia romana Metellinense (Medellín, Badajoz) -erigida en un importante núcleo estratégico donde se bifurcaban las calzadas romanas que, proviniendo de Cesaraugusta (Zaragoza), se dirigían a respectiva-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

mente, a Mérida y a Córdoba. Todavía los ganaderos del Villar del Cobo, próximo a Fuentes Claras, siguen trashumando a la comarca de La Serena a pasar el invierno. Hay ejemplos de la secular continuidad de estas prácticas: en 1325, dos cabañas trashumantes de Villar del Cobo (Serranía de Albarracín) fueron robadas casi íntegramente en lejanas tierras de extremo, probablemente por orden de los monjes-soldados calatravos, y tras haber pasado por Ciudad Real (les quitaron 1.337 cabezas de ganado lanar, 10 cabras, 3 perros, ropas y jarcias, en razón de impagos fiscales). El conflicto derivó en un proceso judicial, sentenciado por un oficial del Rey de Aragón. En otro caso, en 1388, se agudizó un conflicto económico y fiscal entre los ganaderos cofrades de la Casa de Ganaderos de Zaragoza y el alto clero del obispado de Segorbe-Albarracín por la percepción del diezmo de los quesos y la lana de los zaragozanos en aquella Sierra de Albarracín; en el proceso judicial incoado se manifestó la gran irritación de los trashumantes zaragozanos afectados, que se veían obligados a pagar impuestos religiosos por partida doble, en la diócesis de Zaragoza y fuera de ella. Estos zaragozanos pastoreaban en las majadas de Orihuela del Tremedal y se hospedaban en hostages de varios vecinos del lugar de acuerdo a pactos y convenios, al igual que hacían en los pueblos del Pirineo Central, como en Ansó o en Torla. Este hospicium recuerda al antiguo método prerromano por el cual los forasteros eran acogidos con amistad...

Al iniciarse la conquista romana (s. III a.C.) la ganadería constituía una de las bases principales de la economía peninsular, tal como ponen de manifiesto las fuentes coetáneas. La importancia de los animales en toda la mitad Norte de la Península se refleja en los datos arqueológicos. Hispania fue uno de los principales lugares abastecedores de caballos del Ejército romano. Las fuentes literarias difundieron algunos tópicos sobre el carácter pastoril de la Península. Diodoro celebró a las yeguas que pastaban en los Pirineos. Las ovejas más apreciadas eran las de vellón fino y dorado de la Bética y de Lusitania. En cambio, la Celtiberia producía ovinos con lana basta y de color oscuro. Las pieles de las cabras servían para confeccionar vestimentas militares. Los cerdos, particularmente importantes en la región pirenaica, eran de un uso más general.

En el solar actualmente aragonés, la frontera entre celtíberos e íberos fluctuaba cerca de la ciudad de Contrebia Belaisca (actual Botorrita, en el valle del río Huerva, a 22 km. al Sur de Zaragoza). En esta ciudad, según los arqueólogos M. Medrano y M^a A. Díaz, hubo un mercado territorial ubicado al lado de unas tenerías (sector XII de las excavaciones arqueológicas) en un lugar destacado y resguardado de la ciudad. Esas instalaciones industriales para el trabajo de la piel estaban en la zona más alta del “Cabezo de las Minas”. La cronología de las tenerías se remonta al siglo II a.C., con un momento de destrucción en el 79-78 a.C., en relación con las guerras sertorianas. Las relaciones comerciales de Contrebia Belaisca con su entorno, según el estudio de la circulación monetaria, revela tres direcciones, tres áreas ligadas a los productos de las tenerías: hacia el Norte (Osca), hacia el Oeste (valle del Jalón en dirección a Bilbilis y Sekaiza), y hacia el Levante y el Sudeste de la Península, además de a Cesaraugusta. Tras estos ataques, la acrópolis de Contrebia serviría únicamente como punto de vigilancia militar sobre la vía que unía el valle del Ebro con la Celtiberia y el valle del Jalón, construyéndose una torre militar en su cima. Contrebia Belaisca mantuvo una importante relación con

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Cesaraugusta. Fue un núcleo con entidad urbana y no una villa, al menos hasta época flavia, momento en el que se produce un abandono generalizado del yacimiento y un cambio del tipo de hábitat, mucho más disperso, explicado como el resultado natural de la creación de Cesaraugusta, que restaría preeminencia política y comercial a Contrebia Belaisca. Desde el siglo III al V d. C. el hábitat se ruralizó, floreciendo las villas en las cercanías de la antigua ciudad

Un importante y nuevo documento ha venido a destacar la relevancia de la ganadería en aquella época. Se trata del IV Bronce de Botorrita (BB IV), hallado hacia 1994 y escrito en lengua celtibérica y signario ibérico. Por su contenido se incluye dentro del tipo de documento jurídico o normativo, representado hasta ahora por el BB I con el que presenta coincidencias asombrosas y que permiten entrever aspectos de la vida, costumbres e instituciones de la Celtiberia antes de su completa romanización. En el fragmentario y maltratado texto del IV Bronce de Contrebia los estudiosos han tratado de entender de qué tipo de conflicto se habla en él, entre las ciudades de aranti y karalon. Creen identificar un indicio que permite atisbar su contenido: que la primera palabra tras la fórmula es bovitos, que se explica etimológicamente como “camino de ganado vacuno”, “camino de ganado” y quizás secundariamente “camino” a secas. Por cierto esta palabra es uno de los elementos que encuentran un cierto paralelo en el Bronce de Botorrita I (BB I), aunque allí el compuesto es boustom “establo de vacas”. Un cierto fondo o perspectiva ganadera queda reflejada así en ambos documentos.

Prácticamente todos los estudiosos del BB I han coincidido en interpretar kamanon como el correlato celtibérico del galo-latino “camino”. Pues bien, la expresión paralela en ambos broncees que involucra kusta(i) y ozas/ozeum va en ambos vinculada a o en conexión con la palabra para el camino (respectivamente kamanon y bovitos). Inmediatamente detrás de las respectivas palabras para “camino” vienen las palabras etimológicamente relacionadas ozas/ozeum. En un contexto en que se mencionan caminos (kamanom, bovitos), números (sues “seis” y quizás “cuatro”) y “pies” (ozas, ozeum) es muy verosímil que se esté hablando de la anchura de los caminos medida en número de pies. El sentido general de ambas frases, ya que se expresan ambas mediante imperativos sería la exigencia de unas determinadas medidas de los respectivos caminos. En el BB I, con kusta como sujeto, sería algo así como “la entrada...sea de seis pies de anchura...”, mientras que en el BB IV, con bovitos como nominativo, la frase se parecería a “el camino sea de 4 pies en la entrada del tres cantos de Turunta...”. El kustaikos podría ser un cargo, por ejemplo el de vigilante o custodio de la entrada, el que controla el tránsito y cobra el peaje si había lugar, o algo similar. Pese a responder a épocas tan distintas, pudiera haber un grado de relación entre el “cargo” de este kustaikos y el del Custos cabanearum Turulii que, a partir del siglo XIII d.C., supervisaba y favorecía el tránsito de los ganados trashumantes de Teruel por el Levante mediterráneo. De la figura de este custodio medieval se tratará a propósito de la ganadería medieval y del Ligallo y la Cerraja de Teruel

Lo dicho sobre los caminos o pasos de ganado en ambos broncees permite avanzar en la comprensión e interpretación de este segmento del documento. La traducción del período completo sería: “Y quienquiera que construya un corral de vacas, o una cerca, o un murete o una valla, deje libre el camino. La anchura del paso sea de seis pies”. Como se

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

trata en el BB I y el BB IV de normas para la utilización de terrenos cuyo nombre celtibérico de tirikantam podría traducirse “tres cantos” y que están relacionados con el paso (bovitos, kamanom) y ubicación (boustom, koruinom, etc.) del ganado, es posible que esos terrenos -alguno de ellos, al menos, sería de gran extensión- fueran zonas limítrofes entre tres (o acaso también más) ciudades, que podrían ser utilizados por todas ellas para pasto del ganado y otras actividades ganaderas. El uso y acaso propiedad común a varias ciudades es natural que provocara conflictos e hiciera necesario el establecimiento de reglas.

Aunque suponga un salto de muchos siglos, se recordará aquí un caso de persistencia viaria y toponímica que bien pudiera tener alguna relación con el trasfondo del BB IV: el del camino llamado de pie de vaca entre Zaragoza y la villa de Ejea de los Caballeros, que en 1383 necesitaba reparación y desviación parcial de su trazado debido a un desbordamiento del río Arba de Biel a la altura del término de Luchán, al Este de Ejea. Don Jordán Pérez de Urriés, caballero y Gobernador del Reino de Aragón en nombre del Infante don Juan, hijo del rey Pedro IV, dictó en Ejea el 26 de agosto de aquel año una sentencia definitiva sobre la conveniencia de desviar el camino clamado pie de vaca que viene de Exea a Çaragoça, y tasó los términos y propiedades afectados por el nuevo trazado. Se fijó la anchura del terreno expropiado tal como se medía entonces: et aviendo de amplo XXIII^o palmos, lo que viene a suponer unos 5,22 metros. Debía tratarse de la antigua vía romana que conducía de Zaragoza (Caesar Augusta) a Pamplona (Pompaelo), atravesando Castejón de Valdejasa, el castillo de Sora, Ejea de los Caballeros (la antigua Segia), Sofuentes, etc. La denominación de “pie de vaca”, presente también en alguna otra zona, podría aludir a la anchura del camino, a su uso por el ganado bovino, a un trasego ganadero (en la época medieval está atestiguada la trashumancia bovina entre los Pirineos y el Llano), o a todo ello, además de tener probables antecedentes prerromanos (este camino se ha venido utilizando como vía pecuaria hasta la actualidad).

En cuanto al área Nororiental de la Península y su contacto con las Galias a través de los Pirineos, se han sucedido aportaciones historiográficas sobre las vías de comunicación, incluido el sector del actual territorio de Aragón, pero sin atender a los aspectos ganaderos en la Antigüedad. Del lado francés se suceden los avances en el conocimiento de la evolución del paisaje y de la estructura del hábitat humano en los Pirineos y sus piedemontes. Hay que investigar en el solar aragonés una hipótesis de trabajo a propósito de la trashumancia en época romana, teniendo como pauta los avances realizados en el Sur de Francia sobre los orígenes de la trashumancia en La Provenza, el desarrollo urbano, la ciudad de Glanum, los santuarios de Hércules y las vías pecuarias. Los arqueólogos Badan, Brun y Congès daban a conocer en 1992-1993 el descubrimiento y estudio de varias docenas de granjas de época romana en la llanura esteparia y pedregosa de La Crau: estos grandes edificios tienen forma alargada. Esta llanura cuenta con precipitaciones de solo 300/400 mm. anuales -como en la depresión del Ebro- y con un territorio de 55.000 Ha -pertenecientes a la ciudad de Arles-, lo que ha permitido por primera vez estudiar la ganadería antigua de ovinos a partir de estructuras materiales, en línea con una explotación sistemática del llano desde la creación de la colonia de Arles hasta finales del siglo IV d. C., poniendo en relieve el asunto de la trashumancia entre

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

los Prealpes y la costa próxima a Marsella, en la que abundan los lagos salitrosos y las marismas hasta las que llega el fuerte viento Mistral desde el Valle del Ródano. Precisamente las granjas provenzales estaban orientadas de forma que el efecto del viento no les hiciera mella, y pudieron acoger a ovejas de raza tarentina instaladas por grandes propietarios y antiguos legionarios (VI Legión) procedentes del Samnio, de Umbría y de Etruria meridional. Una vez realizadas las centuriaciones, los pastos serían moneda de cambio (arriendo, vectigal) entre estos latifundistas y los ganaderos, sociedades urbanas o propietarios fundiarios de las villae vecinas. Pueden establecerse comparaciones entre los grandes territorios de pastos en torno a Arles (cousous) y los de ciudades del Valle Medio del Ebro como Cesaraugusta, que disponía de enormes acampamentos, que han perdurado hasta el siglo XX. En el Valle del Ebro sopla el viento Cierzo con similar efecto desecante y además hay minas de sal. El producto básico y más rentable de toda esta estructura económica sería la lana, exportada hacia los mercados urbanos del Imperio.

El profesor P. Gros, de la Universidad de Aix-Marseille, ha puesto en relación la prosperidad de la ciudad de Glanum con las rutas de trashumancia jalonadas de santuarios dedicados a Hércules, entre Hispania e Italia, en un emplazamiento fortificado que controlaba la vía hacia La Crau, que era a la vez una ruta de la sal, en un lugar de transición entre colinas áridas y praderas húmedas, tal como otros casos de santuarios y ciudades en Italia, del tipo Saepinum, Alba Fucens, Sulmo, etc. Destacaríamos la analogía con el territorio de las esteparias Bardenas y Monegros, entre los pastos pirenaicos y el Valle del Ebro, dotado de agua potable, lagunas salitrosas denominadas “saladas”, minas de sal en Remolinos, ciudades como Cesaraugusta y Celsa, y buenas comunicaciones. Glanum aparece como una parada obligada donde eran percibidas las tasas de entrada en los pastizales. El templo a Hércules, la fuente y la muralla que cierra el enclave componen un conjunto característico de los santuarios-mercados ligados a la trashumancia y que tanta importancia tuvieron a lo largo de la vía “hercúlea” en Hispania.

3. De la turbulenta época visigoda a la de los reinos islámicos de taifas

Los visigodos y la ganadería trashumante, un apasionante debate

Entre otros debates historiográficos de índole pecuaria, todavía está por resolver el de la ruptura o continuidad de las prácticas trashumantes en el tránsito de la Antigüedad al Medioevo hispánico. Las trabas y condicionantes político-militares han determinado e impedido –si bien no siempre ni en todos los casos– la trashumancia entre territorios controlados por poderes opuestos o rivales, perviviendo más fácilmente en cambio las actividades trasterminantes. Es evidente que las soluciones, si es que llegan, lo harán de manos de la arqueología.

Es probable que los hábitos trashumantes no se perdieran cuando los visigodos se instalaron en oleadas sobre el solar hispano. Las fuentes documentales son parcas respecto a la ganadería en lo que llegaría a ser Aragón. El tipo de implantación visigoda en Aragón y la pervivencia de los herederos de la antigua aristocracia local contribuyó al mantenimiento de la tradicional estructura de la propiedad agraria y de las relaciones de dependencia que sustentaba. Dos documentos de excepción dan idea de grandes latifundios en la segunda mitad del siglo VI: la donación y el testamento del eclesiástico Vicente, quien

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

debió pertenecer a una riquísima familia del Alto Aragón. Copiados en pergamino de vitela en el siglo XI, se conservan cosidos en la Biblia de la catedral de Huesca. En la carta de donación, fechada en 29 de octubre de 551, Vicente, profeso en el Monasterio de Asán, en el que residía desde niño, cedió al monasterio -para atender a los pobres- todos sus bienes a perpetuidad, con excepción de una cuarta parte; los lotes de terreno se localizaban en seis terrae o distritos (divisiones administrativas) del tercio Nororiental de la provincia de Huesca (comarcas actuales de Ribagorza, Sobrarbe, Somontano y La Litera) y también otros entre Zaragoza y Lérida, alejadas por tanto del Monasterio de Asán y entre sí mismas, repartidas sobre una superficie de terreno que abarca unos 10.000 km². Dentro de cada una de estos distritos, precisó la situación de una treintena de posesiones dispersas, con sus “lugares”, casas y edificios, colonos y siervos, tierras cultivadas (olivares, viñedos, cereales), prados, pastos, estivadas, acequias y aguas, incluyendo rebaños de ovejas, vacas y yeguas (...y los rebaños de vacas o caballos que se extienden en mi dominio...). Unos veinticinco años después (575-576), Vicente, obispo ya de Huesca, hizo testamento -considerado el ejemplo mejor conservado del periodo visigodo- y legó a la sede oscense el resto de sus bienes, en aquellos mismos pagos y en la región cesarAugustana.

La ganadería pudo perder preponderancia, cumpliendo una función complementaria de la agricultura, a la que se dedicaba la mayor parte de la población de condición servil o semiservil. No obstante, su importancia en este período se deduce del gran número de leyes recogidas en el Liber Iudicum, con las que se pretendía establecer una legislación destinada a dirimir, entre otros, los conflictos ganaderos. Los movimientos de ganado pudieron ser importantes, pues estaban protegidos por la ley. Es notorio que San Isidoro, en sus célebres Etimologías conservó el sentido latino del vocablo callis, es decir, el de camino para el ganado, estrecho. El título VIII de la Lex Wisigothorum, promulgada en 654, estableció las medidas sobre la viabilidad de las rutas, prueba de que eran utilizadas como cañadas. Buena parte de las normas de época visigótica prosiguieron en plena Edad Media.

De los Omeyas a los Reinos de Taifas (711-1075).

Todo cambió a partir del 711, cuando la invasión musulmana dividió la Península en dos zonas, musulmana y cristiana, de desigual importancia y opuestas en religión, civilización, género de vida y modo de practicar la ganadería. La pujante economía agrícola de al-Andalus, sobresaliente en regadíos y abastecedora de las numerosas ciudades, estaba localizada en las costas y en valles tan feraces como el del Ebro y sus afluentes. El cultivo de cereales, de un menor rendimiento, se practicaba en los extensos secanos aragoneses. En lo que concierne a la ganadería, la documentación se presenta a la inversa que la de la época visigoda: nula en las fuentes jurídicas, apreciable en las numerosas crónicas y anales. A partir del siglo XI figura igualmente en tratados de agricultura. Ahora bien, las menciones de ganado son raras en ellos. Es, por tanto, difícil conocer la importancia exacta de la ganadería en la economía agraria musulmana.

Aún así, según la profesora M^a. J. Viguera hay referencias al rico desarrollo de la ganadería, y a su uso para tracción y cosumo, especialmente en Zaragoza (Saraqusta), donde

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

destacaba la industria del cuero. En el “convencional” macizo montañoso central, de “la Sierra” (al-Sarra), al-Himyari sitúa la cría de numerosos rebaños vacunos y de corderos, que los tratantes de ganado compran para enviarlos en todas direcciones. Los tres lugares que al-Razi, en el siglo X, ensalza por excelentes para la cría ganadera son el de Tudela, el Norte de Huesca y el Oriente de Córdoba. Otros geógrafos destacan también las tierras del distrito de Santaver, y parte de ellas son turolenses. El libro titulado Kitáb-Al-Rawd-Al-Mitar enumera pastos y bestias a propósito de tres ciudades concretas: Tudela y Zaragoza, al Norte, y Lorca al Sudeste.

El geógrafo al-'Udri, en el siglo XI, señaló que la industria peletera era muy notable en Zaragoza. El “Arrabal de Curtidores” de Zaragoza se mantuvo tras la conquista cristiana de la ciudad, y su nombre ha perdurado en el nombre de Atabahas, hoy Altabás. La importancia de estas actividades se trasluce en una interesantísima relación de oficios vinculados con las carnes y las pieles, que el poeta zaragozano al-Yazzar, carnicero de profesión y de familia relacionada con este negocio, ligado además con la peletería, tuvo el gusto de incluir en uno de sus poemas, a finales del siglo XI o comienzos del XII.

En al-Andalus hubo un pastoralismo -considerado como subsidiario de la agricultura- que empieza a ser conocido gracias a la zooarqueología. Los pocos estudios realizados hasta ahora señalan la preponderancia clara de los ovicápridos tanto en los núcleos rurales y alquerías como en los urbanos. El animal más apreciado fue el caballo. La cabaña de mayor producción fue la ovina, cuya explotación cárnica y lechera estuvo extendida por todos los territorios islámicos. En las tierras altas del Levante la lana se destinaba a tejer alfombras y telas. La carne y la leche de cabra también fueron muy consumidas. Se desarrolló dicha ganadería “subsidiaria” en los asentamientos campesinos y una ganadería orientada hacia los mercados de las ciudades andalusíes, pues en al-Andalus se desarrolló una industria textil controlada por el Estado omeya, siendo el Estado y sus funcionarios sus mejores clientes. Pero del sector productivo lanero no se sabe nada y es muy superficial el conocimiento, meramente descriptivo, de los rebaños que proveían de lana a los centros productores de tejidos: Córdoba, Sevilla, Almería, Zaragoza.

Los beréberes procedían del Norte de África y tras los primeros años de conquista fueron relegados a las áreas montañosas de al-Andalus, circunstancia que les obligó a desarrollar la ganadería y la cerealicultura como base de su economía. Su actividad se centró fundamentalmente en las cabañas ovina y caprina. La tribu beréber de los Ibn Racín, firmemente asentada en la Serranía Ibérica de Albarracín, mantuvo hasta los inicios del siglo XII su independencia, gracias a su estratégica posición militar (en la frontera entre la Marca Media y Superior) y a su riqueza silvopastoril.

Hasta la caída de las Taifas, los andalusíes pudieron acordar entre sí desplazamientos en el amplísimo solar que dominaban, e incluso convenios pastoriles de no agresión mutua con los vecinos cristianos en determinadas circunstancias. Los cronistas andalusíes del siglo X rememoran que las resacas Bardenas eran unos montes con atalayas al mando de un jefe musulmán. Y es de pensar que los pastos serían su patrimonio. Según el profesor J. M^a Lacarra, las diferencias de credo o ideología política no eran obstáculo para las alianzas y matrimonios entre musulmanes y cristianos. Y la misma consideración se hizo J. Caro Baroja: ¿hasta qué punto -se preguntaba- la frontera impedía la comuni-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

cación entre moros y cristianos?. Es seguro que la trashumancia siguió viva hasta en momentos de grave tensión. Tanto en el lenguaje pastoril como en los almadieros quedan huellas arábicas. No hay más que pensar en una palabra aceptada en el español y tan destacada en lo pastoril como “rabadán”. Los matrimonios concertados entre las parentelas de los Banu Qasi y las dinastías pirenaicas navarro-aragonesas pretendían también el mantenimiento de relaciones económicas, entre las cuales la trashumancia era fundamental para sus intereses.

4. Los montañeses , la frontera y la expansión militar y pastoril hacia el Sur

Diversos historiadores han recalcado que la ganadería fue la fuerza motriz para la expansión territorial cristiana en la Edad Media peninsular. Sobre esas tierras a reconquistar y a roturar, la ganadería, y en concreto la lanar, ejerció de actividad pionera. La sociedad medieval de “frontera” marcó las vidas de generaciones de guerreros-pastores. La importancia de la ganadería en los reinos hispánicos durante los siglos XII y XIII se explica por las extensiones de tierras disponibles y por la baja densidad de población. La trashumancia llegaría a ser la fórmula adecuada para el mejor aprovechamiento de los pastos, dadas las dificultades estacionales en el crecimiento de las hierbas, según se tratase de llanuras o de serranías. Y sería en el siglo XIII cuando se consolidarían los hechos característicos aparecidos en el curso de los siglos precedentes. En los incipientes estados cristianos, el hecho de que sus pobladores habitaran sectores montañosos de los Pirineos y de la Cordillera Cantábrica determinó que la ganadería pasara a ser una actividad básica para su economía. Es posible que los refugiados visigodos huidos a las montañas del Norte hubieran llevado consigo el recuerdo de las tradiciones trashumantes, las hicieran adoptar a las poblaciones locales -dedicados a las trasterminancias monte/valle de su zona- y las practicaran de nuevo desde que la superpoblación del medio natural impuso ir a buscar al Sur el sustento de sus rebaños. Los refugiados visigodos y las poblaciones indígenas llegaron a acuerdos y, a finales del s. VIII y comienzos del IX los pueblos norteños, clánicos, fueron cambiando sus estructuras socio-económicas haciéndose sedentarios, formando villas, apropiándose de tierras. Siguió una acentuación de la desigualdad social.

Se hace necesario desentrañar las continuidades y/o rupturas en cuanto a la organización socioespacial del poblamiento antiguo y altomedieval del Alto Aragón. Perpendicular a los altos valles del viejo Condado de Aragón existe una depresión, la Canal de Berdún, que separa el Pirineo Axial de los llamados Prepireneos o Sierras Exteriores. Las fuentes literarias ofrecen una limitada información sobre la cubierta vegetal, pero no hay ninguna duda de que existían vastas extensiones no cultivadas. En el siglo VIII estas tierras acogieron poblaciones huidas del Sur. Surgieron monasterios como el de San Pedro de Siresa. Los recién llegados se fueron apropiando de tierras en régimen de aprissio (inicios del siglo IX), dejando los sectores más elevados de los valles de Ansó y Echo en los que vivían poblaciones indígenas. En el curso de los siglos IX y X los dos valles citados vieron surgir 32 villae así como numerosos monasterios. La Canal de Berdún subraya la expansión del hábitat ligado al crecimiento demográfico, fortificado desde el siglo X, formando a menudo villas de origen monástico. Los procesos de deforestación dieron lugar

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

al nacimiento de pastizales y de tierras de cultivo (viñedos, cereales). El paisaje anterior al año 1000 ofrecería un abigarramiento de tierras cultivadas, bosques, campos despejados desde hacía poco tiempo, parcelas de formas diversas, villae y pardinias (explotaciones pioneras dedicadas a la ganadería). En los sectores más elevados se encontraban igualmente estivas. En el curso del siglo XI, el hábitat se desarrolló en la región de Jaca y de la Canal de Berdún, pero también en los valles meridionales. En su conjunto, el espacio de montaña aragonés estaba lleno y el crecimiento demográfico fue a la vez uno de los motivos y el soporte de la expansión armada contra el Islam a final del siglo XI.

Desde finales de esta centuria Aragón dejó de ser un pequeño reino pirenaico de economía silvo-pastoril y se expandió hacia el Sur en un proceso que duró cerca de dos siglos, a la conquista de ricos valles agrícolas y populosas ciudades. Sus protagonistas fueron hombres de mentalidad guerrera y pastoril. Los cristianos aragoneses iniciaron una lenta progresión de conquista por etapas, en las que guerra y repoblación fueron de la mano. La frontera conoció avances y retrocesos. Las razzias de ganado, practicadas tanto por los musulmanes como por los cristianos derivaron rápidamente en una forma de la lucha de “frontera”. Todas las regiones hispanas comenzaron a ser pastoriles, para dejar paso seguidamente a las actividades agrícolas en las tierras mejores adaptadas. Las razones de esta especialización ganadera pasan porque el estado de guerra fronteriza entre mesnadas cristianas e islámicas y la falta de mano de obra para repoblar y cultivar los territorios conquistados, precipitaron la solución ganadera como la más acertada orientación económica de las nacientes formaciones políticas.

La transformación de un pastoralismo subsidiario a la agricultura en un pastoralismo como sistema y en busca de beneficios –en un pastoralismo comercial- debió de realizarse, según C. Wickham, entre el siglo X y el XI. Los impulsores de esta transformación fueron los señores feudales, tanto laicos, poco representados documentalmente, como eclesiásticos. La acumulación originaria de ganado se realizó a través de la exigencia de renta feudal a los campesinos dominados y, a medida que las cabañas se engrandecían, los feudales asaltaban militar o jurídicamente los pastizales comunes de las aldeas campesinas. La orientación hacia una ganadería comercial, hacia los mercados de lana y de cuero especialmente, supuso una extensión y mayor complejidad de los itinerarios de trashumancia y también consolidar dominios en ambos extremos así como asegurar las cañadas. El crecimiento de este sector no fue un resultado espontáneo de actividades productivas anteriores (pastoralismo de subsistencia). El tamaño de los rebaños debía de ser ya muy considerable a mitad del siglo XI.

5. La organización socioeconómica del espacio agropecuario

La trashumancia del ganado pronto fue motivo de litigios por el uso de los pastos y aguas, el derecho de paso y las rentas productivas. Para evitarlo, desde el siglo XI los fueros y las cartas de población regularon estos aspectos, mediante la fijación de boalares y vedados a modo de salvaguarda del ganado de labor, servidumbres de pastos limítrofes como la alera foral (presente en el Fuero de Jaca) la fiscalización del tránsito del ganado, la protección del camino y el viandante, etc. Para evitar abusos y agotamiento de los pastos, se fijó la costumbre de penalizar la estancia en el término más de una noche, aun-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

que los ganados del rey estuvieran exentos del pago de impuestos a los pueblos por cuyos términos pasaban los ganados: eran los llamados herbajes y carnerajes, exigidos al ganado que pastaba y se desplazaba por Aragón, pero mal conocidos para el historiador. Algunas menciones dejan pensar que su imposición se generalizó en el curso del siglo XI, cuando se utilizaban terrenos incultos para pasto, de origen real, y se afianzaron los caminos entre los valles y los puertos pirenaicos. Los monarcas, en premio a servicios prestados, hicieron extensivo su propio privilegio a personas particulares, monasterios, órdenes militares y villas y ciudades. Algunos privilegios como el que acordó en 1094 el monasterio de San Juan de la Peña, muestran que las cabanes de las zonas de estiva pertenecían a maestros laicos y a establecimientos monásticos para los cuales el pastoreo era muy rentable. Este territorio no era cultivable sino en zonas muy localizadas, lo que explica que la mayor parte fuese dedicada a pastos y bosques, y el impulso futuro de la ganadería. El monasterio de Santa Cristina de Somport, situado en la cabecera del río Aragón y de gran transcendencia para el Camino de Santiago, poseyó secularmente una cabaña trashumante que, conforme avanzó la reconquista invernó cada vez más al Sur, hasta las tierras de las Cinco Villas y del Ebro.

Una vez conquistado el territorio y en pleno proceso de repoblación los ganaderos aragoneses se fueron asegurando pastos de invierno para sus rebaños y tuvieron que concordar sus intereses con los de los agricultores. Los aragoneses comenzaron por trashumar hasta su “extremadura”, combinando guerra y pastoreo. La trashumancia se consolidó entre la conquista de Teruel (1170) y la de Valencia (1238). Con la conquista del Levante y alejada físicamente la frontera de las tierras aragonesas, los riesgos para el tránsito de los rebaños disminuyeron, se dedicaron grandes áreas para pastos en exclusiva y se asentaron las bases agropecuarias y del negocio lanero. Los concejos y el campesinado por su parte, pidieron medidas proteccionistas. También los propietarios de ganado se enfrentaron entre sí, algunos trataron de apropiarse de grandes extensiones de pastos. Tres factores propiciaron el desarrollo de las actividades pastoriles: históricos (larga permanencia de la línea fronteriza, débil población); geográficos (existencia de un medio natural favorable a la ganadería) y militares (ejercicio de una actividad guerrera). Sólo los espacios fronterizos dotados de estas características eran propicios a las actividades pastoriles. La paz ganada ante el Islam que sucedió al siglo XIII fue tanto o más eficaz.

La ganadería trashumante, mejor conocida que la estante, tomó impulso desde mediados del siglo XII. Tiene la ventaja de haber captado el interés de los historiadores, más sensibles a este aspecto original que han ligado estrechamente a la especulación sobre la lana, lo que no es del todo cierto. Sobre este aspecto, la comparación hace resaltar los puntos comunes entre los estados peninsulares. La cabaña trashumante era variada, antes de especializarse poco a poco en el ovino. Los grandes señores, monásticos, militares y laicos se desentendieron de la trashumancia, dejando el lugar a los pequeños ganaderos que dominaron desde entonces ampliamente. Estos señores de ganados a menudo eran sedentarios, se asociaban con otros y alquilaban los servicios de uno o varios pastores itinerantes, agregando a veces algunas bestias en rebaños cuya talla media rara vez sobrepasaba las dos mil cabezas.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

En el curso de la conquista y con una frontera móvil, el auge ganadero se vio favorecido por las características mismas de esta avanzada militar y de las modalidades de repoblación. Se dio gran importancia a las ciudades y a sus caballeros urbanos, así como a las órdenes militares, interesadas ellas mismas en la posibilidad de instalarse y colonizar los enormes territorios que les habían sido atribuidos. La intervención de los caballeros villanos permitió agrandar los términos, de dotarlos a veces de tierras de llanura y de altura, permitiendo organizar una trasterminancia en el interior del término. En esto es remarcable el caso de las villas de la extremadura aragonesa, situadas en las estribaciones de la Cordillera Ibérica. La progresiva repoblación de cristianos permitió reorganizar la actividad trashumante: en verano los rebaños se trasladaban hacia los pastizales –agostaderos- de ambas vertientes del Sistema Ibérico y en invierno se replegaban o bien hacia el Valle del Ebro o bien hacia los -invernaderos- de la costa mediterránea o la meseta castellana. Las comunidades locales se encargaban de organizar la trashumancia, que se llevaba a cabo a través de caminos -cabañeras, azagadores- que discurrían entre campos de cultivo.

Los caballeros villanos fueron determinantes en la organización de la trashumancia que estaba en trance de esbozarse en el Sur de Aragón, como en el caso de Alcañiz, Teruel o Albarracín. La ganadería estante, de objetivo especulativo, no dependiente estrechamente de los cultivos, estaba presente por todas partes, aunque nos sea difícil de discernir. Se fueron estableciendo muchas dehesas (defesas, cerradas) a iniciativa de concejos, órdenes militares o religiosas, pero siempre bajo autorización real, en tierras de pasto comunitarias, los montes. Las dehesas recibieron un estatuto especial, pues eran indispensables: en ellas pastaban los bueyes de labor -de ahí el nombre de boalares- y los ganados destinados a las carnicerías. En las dehesas de las órdenes militares había un ganado variado, sin especialización ovina aplastante, que comenzó a causar problemas y enfrentamientos con los agricultores. Al final de este período de crecimiento demográfico, el equilibrio estaba al borde de la ruptura. Ciudades y villas establecieron acuerdos de pastos.

Los dueños de los rebaños trashumantes estaban obligados a pagar impuestos de tránsito (castellaje, carneraje) a su paso por los caminos propiedad de las comunidades locales o por los dominios señoriales y de realengo; en el caso de que los rebaños invadieran los montes comunales estaba estipulada una multa (montazgo, herbaje) que se pagaba, según correspondiera, al concejo, al señor de la tierra o a la Hacienda real. No siempre era obligatorio el pago de esos gravámenes, pues existían acuerdos entre comunidades locales y concesiones regias que permitían al ganado trashumante pastar libremente en baldíos y montes, si bien nunca podían penetrar en sembrados, prados, viñedos, cercados y huertas. Los reyes ofrecieron su protección especial a los ganados trashumantes, las “libertades de pastoreo”, existentes en todas las Coronas: Navarra, Aragón y Castilla. En Zaragoza sus vecinos dispusieron de libertad de pastoreo por toda la ribera del Ebro a partir de la misma conquista de la ciudad (1118) según el fuero de 1129 (concesiones similares se concedieron a Lérida, Valencia, etc. tras su conquista); y en 1235 recibieron de Jaime I el Conquistador la pastura universal o plena libertad de pastoreo por toda la tierra del rey, a excepción de en dos dehesas. De esta forma, el avance reconquistador y el proceso repoblador emprendido en Aragón a partir del siglo XII permitieron la organización e impulso de la trashumancia.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

6. El apogeo medieval de las trashumancias: las cofradías, mestas y ligallos de Aragón

En el siglo XIII la voluntad asociativa de los ganaderos se manifestó por doquier, mediante la constitución de ligallos, juntas, cofradías y casas de ganaderos, corporaciones, colegios y mestas, que resultaron muy útiles para regular y proteger la trashumancia. Entre las misiones de estas agrupaciones pastoriles estaba la autodefensa y ayuda mutua, la persecución de cuatreros y la reintegración al legítimo dueño del ganado perdido -mostrenco- o robado, la vigilancia de la libre disponibilidad de los pastos y el cumplimiento de sus derechos y privilegios, además de mantener transitables y en buen estado las vías pecuarias, los abrevaderos y los descansaderos. Estos ligallos y cofradías, similares a las mestas locales castellanas, desarrollaron una normativa propia, influenciada por la zaragozana a partir de la constitución de la Casa de Ganaderos de Zaragoza, protegida al menos desde 1229 por el joven rey Jaime I (1213-1276). Se constituyeron multitud de ligallos y entidades supralocales (juntas de valle pirenaicas, comunidades de aldeas ibéricas) con su propio ámbito de actuación, en grandes y pequeños núcleos de población, ya fuesen de realengo o de señorío, si bien no todos alcanzarían un mismo grado de consolidación e institucionalización. Incluso algunas siguen hoy en día en vigor (Junta del Valle de Broto, Casas de Ganaderos de Zaragoza, Tauste, Ejea y Caspe).

No hay constancia documental de ligallos asentados en Huesca, Barbastro, en La Litera o en la Baja Ribagorza. Otro contexto presentan los altos valles pirenaicos, organizados en juntas y cada uno con sus consuetudinarias asambleas pastoriles. Valga como ejemplo la Junta y Casa del Valle de Broto, que mantiene celosamente guardadas sus escrituras y, hoy como ayer, gestiona la administración de los pastos. Los montañeses, además de las conocidas facerías acordaron diversos pactos de ayuda mutua entre sí y con pueblos y ciudades del piedemonte oscense para evitar la intrusión de ganaderos foráneos (el caso de los zaragozanos), y establecieron una Junta General de Ganaderos de las Montañas -documentada al menos desde el siglo XV en la tierra de Jaca- que se activó esporádicamente hasta el siglo XVIII, si bien no consolidó eficazmente su fuerza y unidad interna.

En el Valle del Ebro destacó la Cofradía de San Simón y San Judas o Casa de Ganaderos de Zaragoza (1229). Estaba presidida por un juez propio, el Justicia de Ganaderos, con jurisdicción criminal desde 1218 y civil desde 1391 (confirmación de privilegios por el rey Juan I), siendo aplicadas con firmeza y sin apelación posible. La Cofradía, con sede en una casa de la parroquia de San Andrés y compuesta por un cuerpo social de entre 40 y 80 cofrades, celebraba asambleas, disponía de lugarteniente de Justicia, consellers, ligalleros, vedaleros y escribano, y cada dos años renovaba a su Justicia y oficiales. Reunía a los principales ganaderos, mayoresales y pastores de la ciudad y de sus barrios rurales, y mantuvo fuertes vínculos con el concejo, beneficiándose del privilegio de los Veinte (1129) y del de la Pastura Universal (1235), consistente en el derecho a pastos gratuitos para sus ganaderos en todos los montes comunes y baldíos de los pueblos. Se erigió en el cauce socioeconómico y religioso del patriciado urbano local con intereses pecuarios.

La génesis de esta y otras cofradías se enmarca en el contexto confraternal y ligallero de hermandades y juntas de villas y ciudades generalizado por todo el Valle Medio del

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Ebro, desde Logroño a Tortosa (con un sustrato foral común otorgado por el rey Alfonso I el Batallador), como indica la formación de hermandades concejiles en las Bardenas navarro-aragonesas a partir de 1204, y la de ciudades y villas en Aragón desde 1220.

El rey Martín I (1396-1410) concedió a los vecinos de la villa de Tauste, cuyo término municipal limita con las Bardenas de Navarra, el privilegio de reunirse en ligallo, que les fue confirmado por Alfonso V en 1420. La Casa de Ganaderos de Tauste se puso bajo la protección de los santos Simón y Judas. No hay constancia del origen del Ligallo de Ejea de los Caballeros: por privilegio de Juan II (1459) los ganaderos de esta villa podían reunirse en ligallo, otorgándoles igual privilegio y ordenanzas que tenían los ganaderos de Zaragoza y de Tauste, fue confirmado, a petición del concejo y Casa de Ganaderos de Ejea, por Felipe II (1585). Esta cofradía tenía como patrón a Santo Domingo. También la vecina villa de Tudela, en la ribera navarra del Ebro, tuvo su ligallo, en función de los pastos de las Bardenas y de los Pirineos. Río abajo y desde tiempo “inmemorial” los ganaderos de la villa de Caspe, del dominio de la Orden del Hospital de San Juan de Jerusalén, se agruparon en otro ligallo, cuyos estatutos conocidos más antiguos datan de 1452.

En la “raya” o frontera con Castilla, ciudades como Tarazona y Albarracín y su Comunidad de aldeas tuvieron “mestas” propias. Tarazona alegó siempre que poseía privilegios iguales a Zaragoza y a Ejea. Es una idea que hace recordar la homogeneidad foral de estas poblaciones, entroncadas en los fueros militares que les dio Alfonso I de Aragón en el momento de conquistarlos: Ejea y Tauste en 1105, el resto entre 1118-1119. Dichas localidades y sus respectivos ligallos y casas estuvieron unidas por una común y coetáneo sustrato jurídico-pecuario. Jaime I concedió en 1256 a la mesta de los ganaderos de Tarazona los mismos privilegios que tenían entonces los de Zaragoza. En 1460 recibieron confirmación de Juan II de Aragón, que reconoció a los ganaderos de Tarazona el derecho a gozar de los privilegios del ligallo al igual que lo gozan los de Zaragoza y otros ligallos del reino. Este privilegio era confirmación de los concedidos en 1256 y 1391, extendiendo a Tarazona las gracias concedidas a Zaragoza. Fernando II en 1479 les autorizó a organizarse en cofradía.

También se usó el término de ligallo en las Comunidades de las Aldeas de Teruel, Albarracín (ambivalentemente con el de mesta), Daroca y Calatayud, en las tierras más meridionales de Aragón, es decir, en su “extremadura”. El origen de las asambleas pastoriles de la ciudad y Comunidad de Albarracín se remontaban a los inicios de la reconquista. En 1415 Albarracín y su Comunidad obtuvo autorización de Fernando I de Aragón para institucionalizar su mesta o ligallo, con ordenanzas propias. Pero en 1420 y por presión de los ganaderos zaragozanos Alfonso V revocó estos estatutos, que perjudicaban a los ganaderos de la capital. A fines del siglo XV la Mesta de Albarracín acordó vincularse institucionalmente a la cuadrilla conquense.

Las tierras serranas de Teruel y Castellón pivotaron durante siglos en torno a la trashumancia. Una de las instituciones turolenses más destacadas fue la Cerraja, una corporación profesional que aglutinaba a los trashumantes. Dotada de una amplia autonomía en la administración de los intereses del colectivo, entre sus órganos de gobierno figuraban la Cerraja o asamblea general de sus miembros y una junta o consejo (con alcaldes, escribano y consejeros). Integrado en la constitución orgánica de la Cerraja, el Ligallo de

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Teruel ya se documenta en 1259. A su vez surgieron ligallos en algunas de sus aldeas (Sarrión, 1333-1334; Manzanera; Aldehuela, 1420). Se institucionalizó un funcionario específico, el Guardián de las Cabañas de Teruel o custos cabannearum Turolii, cuya misión principal era la de amparar a los pastores y ganados de Teruel y defender sus intereses en el Reino de Valencia. Era un oficial de designación real pero su elección correspondía al concejo turodense. Otro cargo, en esta ocasión concejil, fue el caballero de la sierra, montero o montaraz, (un total de nueve funcionarios, autorizados por Jaime I en 1253). También la Comunidad de aldeas de Daroca dispuso de un ligallo: el emperador Carlos I le concedió un privilegio de la mesta en 1542. Muchos pueblos aragoneses dispusieron, en definitiva, de ligallo: Letux, Perdiguera, Villamayor, Épila, Cantavieja, Valderrobles, Calanda, Alcorisa, Samper, Azaila, Híjar, Fuentes y Quinto de Ebro, Vera del Moncayo, Mallén, Sádaba (1514) y Sos del Rey Católico (1534).

El influjo de estos ligallos, casas y mestas se afianzó en el Bajo Ebro catalán y en el Maestrazgo castellonense, áreas de expansión militar, repobladora y foral de los aragoneses, y también de cuartel invernal para sus rebaños. Este influjo, conjugado con el de los repobladores ganaderos de origen catalano-aragonés, dieron lugar a los ligallos de Tortosa, Morella y La Jana, incluso en Elche, al Sur de Alicante. En correspondencia, los levantinos apacentaban sus rebaños en las tierras turoldenses en verano, mediante acuerdos firmados por escrito desde el final del s. XIII, alternativa a los continuos conflictos originados por la competitividad entre unos y otros. Aparte del Ligallo de Tortosa, en estrecho contacto con los anteriormente citados, en Cataluña no se conocen ligallos, cofradías o asociaciones ganaderas, salvo las propias de sus valles pirenaicos, al menos no con la fuerza y persistencia que tuvieron en Aragón o en el Maestrazgo castellonense.

En la perspectiva del conjunto de la Corona de Aragón no se configuró una organización general y centralizada bajo el control real y las agrupaciones ganaderas se mantuvieron autónomas entre sí y respecto a la Corona. La red asociativa pastoril en el Nordeste peninsular fue variable en número, en distribución geográfica (basicamente en el valle del Ebro y serranías ibéricas, aparte de las juntas de valle pirenaicas) representatividad y pujanza socioeconómica. Muchos historiadores han quedado fascinados por la constitución y trayectoria del Honrado Concejo de la Mesta castellana y de la importancia del ganado lanar castellano, y han minusvalorado las alternativas de los reinos vecinos en el plano organizativo y económico. Pese a la dificultad para entender uno y otro proceso, varios factores pudieron intervenir como desencadenantes de esta divergencia organizativa. A partir del siglo XIII las diversas asociaciones ganaderas aragonesas articularon sus respectivas áreas de influencia. J. Klein ya señaló la dura resistencia de los ligallos de las comunidades aldeanas de realengo (Daroca, Teruel, Albarracín, Calatayud) y de los concejos de señorío ante los señores de ganados de Zaragoza, lo que impidió a éstos ejercer un control mayor, si bien su poder se percibió y temió en casi todo el Reino. la diversidad de regímenes jurídicos en Aragón y la resistencia de las Comunidades de aldeas obligó a establecer acuerdos y pactos entre las partes enfrentadas. Por otro lado, la creación del Reino de Valencia en 1238 y los conflictos bélicos internos del siglo XIII en Aragón y Valencia (“Levantamiento de la Unión contra el rey”) truncaron las expectativas que se habían hecho algunos magnates y ganaderos aragoneses, que de haber incorporado el

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Levante al Reino de Aragón probablemente podrían haber llegado a organizarse en una institución similar a la Mesta de Castilla.

Durante los siglos XIV y XV, los ganaderos se especializaron en la producción de lana, lo cual generó una fuerte competencia entre ellos en función de la explotación de los pastos de verano-invierno, la adecuación de las razas ovinas y el control de las infraestructuras. La producción destinada al mercado internacional incentivó el crecimiento de los rebaños, el asociacionismo de los pequeños y medianos productores, y la fuerte inversión en el sector ganadero por parte de los poderosos. A mediados del siglo XV se produjo una recomposición del mapa ganadero en Aragón, con una mayor pulsión económica y social de diversas asociaciones, dada su institucionalización, la legalización de estatutos propios (la Casa de Ganaderos de Zaragoza los renovó hacia 1458) y la lucha ejercida contra la intrusión de las cabañas foráneas en sus respectivos ámbitos de influencia. Los rebaños aragoneses, a partir del reinado de los Reyes Católicos, ejercieron con más facilidad la trashumancia en territorio castellano y prosiguieron su práctica en territorio limítrofe navarro o francés. No hay que perder de vista que la ganadería trashumante de las Coronas de Aragón y Castilla se desarrollaron en escalas diferentes, ajustadas a sus propias coyunturas históricas.

Klein primero y después sucesivos historiadores han insistido en que el rey de Castilla impulsó la constitución del Honrado Concejo como el mejor medio de percibir un impuesto sobre la trashumancia y de promover la ganadería lanera destinada a la exportación, lo que le reportaría sustanciales derechos de aduana –se ha demostrado que no fueron tan cuantiosos– y que, en cambio, el rey de Aragón, no disponiendo de esta “gran herramienta de percepción que era la Mesta”, habría tenido dificultades para percibir impuestos (el carneraje, la quinta del ganado o el bovaje, de hecho, fueron muy contestados en Aragón) y que, en cambio, potenciaría la exportación de lana, hasta que a mediados del siglo XV las lanas castellanas de más alta calidad no le causaron un serio perjuicio. En mi opinión, creo que se ha trasladado al pasado cierta visión centralista de Castilla, propia de épocas posteriores. El fraccionamiento de los Estados aragoneses puede ser visto, en cambio, como autonomía descentralizada de sus componentes, cada uno con sus particularidades; el alto número de exenciones fiscales en materia pecuaria posibilitó a sus beneficiados gestionar, a su manera, sus propios recursos; y no resulta convincente la idea de que las distancias a cubrir por los trashumantes aragoneses, catalanes o valencianos no eran lo suficientemente largas como para tener necesidad de “mestas nacionales” (y lo mismo en Portugal o Navarra). Lo que primaría sería la necesidad de un aprovechamiento útil y rentable de los recursos disponibles (ager, saltus, aqua), por cierto, en una escala geográfica y política más abarcable en Aragón que en la desmesurada Castilla. Hay mucho que estudiar todavía para saber si la agricultura y ganadería guardaron un “equilibrio” en los heterogéneos territorios de la Corona de Aragón. Pero así parece. Y lo mismo en la “pequeña” Navarra. En Castilla, no hay certeza de si la ganadería se había convertido en el sector prioritario al final de la Edad Media, y de qué estratos sociales aprovechaban esta forma de riqueza. Según M^a.-Cl. Gerbet, para la Corona de Castilla sería falso oponer a los grandes señores que no eran apenas ganaderos, si no sobretudo renteros de la ganadería, por el desvío de sus pastos, y a los medianos y pequeños ganaderos que se dedicaban igualmente a los cultivos.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

La política fiscal aplicada a la trashumancia en la Corona de Aragón está por estudiar, y por ello poco se puede decir. De hecho, antes o a la par que en Castilla, hubo intentos de constitución de una red tributaria estatal a partir del año 1245, con una retícula de castillos y casas fuertes en el Alto Aragón, en las Sierras valencianas, etc., en los que se cobraba a las cabañas transeúntes. En parte por ello, y para defender sus privilegios, se consolidó desde el s. XIII la función judicial y corporativa de magistrados y representantes como el Justicia de Ganaderos de Zaragoza y el Guardián de las Cabañas de Teruel ante los poderes real y señorial, además de la función represiva del bandidaje.

Resulta evidente que sin ser, ni mucho menos, el único móvil -hubo otras necesidades que atender, como la alimentación o la producción artesanal-, detrás de estos procesos estaba la alta producción de lanas entrefinas de calidad media, que permitieron a los aragoneses participar en el comercio de exportación lanera hacia el Mediterráneo a partir del s. XIII. La exportación lanera constituyó uno de los fundamentos de la economía aragonesa en la baja Edad Media. La Corona de Aragón expandió su poder e influencia por el Mediterráneo, vendiendo grandes cantidades de lana a los activos centros textiles de las ciudades toscanas. Predominaba el ganado ovino: en zonas como los Pirineos, Gúdar o Albarracín constituía la riqueza exclusiva; en el Reino de Aragón se superó el millón de cabezas de ovino en el siglo XV; en la isla de Mallorca, el Llibre dels Feits del rei En Jaume (s. XIII) fijaba la cabaña ovina en 30.000 cabezas, frente a 10.000 vacas y 13.446 caballerías. Asimismo se desarrolló la industria textil en torno a la producción lanera, sobre todo en Cataluña y en urbes como Huesca, Zaragoza, Tarazona y Albarracín. Existieron numerosas ferias, entre ellas las de Jaca, Barcelona, Zaragoza, Calatayud y Reus.

La fiscalidad regia aplicada a la ganadería trashumante se destinó a menudo a amortizar los gastos militares y a mitigar las frecuentes bancarrotas de la Hacienda real. Alfonso V de Aragón reestructuraría la aduana de ganados trashumantes entre los Abruzzi y la Puglia (1447), institucionalizando la Dogana della Mena delle pecore di Puglia en el recién conquistado Reino de Nápoles. Esta potente renta fiscal en materia pecuaria se articuló según modelos aplicados en las Coronas de Aragón y Castilla desde el siglo XIII, con asimilación, en parte, de los modelos aplicados in situ desde los tiempos normandos y del emperador Federico II de Suabia, otro gran impulsor de la regulación de la trashumancia.

7. Las vías pecuarias y los abrevaderos. Su uso y protección en el Aragón Medieval

Si la Historia guarda memoria de consuetudinarias prácticas ganaderas, también nuestro entorno cotidiano. La calle de “La cabañera”, semiescondida en el zaragozano barrio de Torrero, al Sur de la ciudad, es el recuerdo de lo que en su tiempo fue un camino de ganados. En 1993, para mayo, quien esto escribe caminó desde las inmediaciones de dicha calle hasta el Pirineo Central con la cabaña de ganado trashumante -unas 2.500 cabezas- de los hermanos Noguero, montañeses de “Casa Garcés” del pueblo de Fanlo (Valle de Vió), que todavía recorren el trayecto a pie año tras año. De igual modo se repiten en muchas ciudades y pueblos, campiñas y montes los vestigios de la toponimia y de la práctica pecuaria. Estos caminos, que atraviesan barbechos y yermos y, de vez en cuando, ciudades, carreteras, vías férreas, puentes o presas de embalses, son poco más que unas franjas de tierra lindantes con los cultivos, pues al cruzar por tierra libre no se

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

acotan ni se designan de modo especial y se han ido borrando con el tiempo. Reciben diferente nombre según el territorio en que se hallan localizados: cabañeras a ambos lados de los Pirineos y en casi todo Aragón y Navarra, carrerades en zonas próximas a Cataluña (antaño se decía carrera al camino también en Aragón), azagadores en Valencia y comarcas lindantes de Teruel, y la nomenclatura oficial actual de cañadas, cordeles, veredas y coladas por influencia castellana en todo el territorio aragonés. Esta nomenclatura de origen castellano fue trasplantada a Aragón en el s. XVIII tras la Guerra de Sucesión española, con la abolición de los Fueros de Aragón y la imposición de los Decretos de Nueva Planta, cuando la tradición métrica castellana pasó a aplicarse en las Españas. Hoy permanecen en vigor y responden a las diferentes categorías de las vías pecuarias: las cañadas, las más importantes, miden 90 varas castellanas de anchura (unos 75 m.); los cordeles, unos 38 m. de anchura; las veredas, unos 20 m. de anchura; y finalmente las coladas, que son cualquier vía pecuaria de menor anchura que las anteriores. No obstante, los aragoneses siguieron utilizando en su vida cotidiana las denominaciones, costumbres y medidas del país. Y ya desde antiguo el vocablo de cabañera originó equívocos e interesadas interpretaciones, entablándose agrias disputas jurídicas sobre su significado, como en el s. XVII.

Las cabañeras unen los pastos veraniegos de los puertos altos de montaña con los pastos de transición prepirenaicos e ibéricos, y los de invernada de la ribera del Ebro, del Levante e incluso Andalucía. Entre los altos puertos pirenaicos y los de la zona de aborral (Prepirineo) hay de 20 a 60 km. y desde esos altos puertos al Ebro, de 150 a 200 km., equivalentes a la distancia que separa este río de las serranías del Sur de Teruel. Según los viejos pastores ribagorzanos las cabañeras tenían 40 pasos de anchura y los pastores del valle de Vió, en Sobrarbe, consideraban tradicional 84 varas ó 70 m. como anchura de las cabañeras principales. Por término medio, en una jornada trashumante se recorren, pacientemente, unos 20-22 km. durante 9 o 10 horas de camino. De esta manera, es fácil que el ascenso o descenso acaparen de 8 a 12 jornadas, y a veces más si se cruza el Ebro, como es el caso de los hermanos Noguero, de Fanlo, que en la actualidad recorren el trayecto desde los montes de La Torrecilla de Valmadrid (al Sur de Zaragoza) a Fanlo (al Sur de Ordesa) en unos 11 o 12 días. Los hermanos Alberto e Ignacio Suils, sucediendo a su padre, de “Casa Mancurro” en Castejón de Sos (Valle de Benasque) recorren en 6 o 7 días la cabañera ribagorzana hasta llegar a los montes de Zaidín, cercanos al Ebro.

Los itinerarios de las vías pecuarias en Aragón, dada la configuración de su territorio y la localización de las zonas de veraneo e invernada son, según se contemplan, largos si los comparamos con las cabañeras navarras, y cortos si lo hacemos con las cañadas castellanas, aquejadas, eso sí, de mayores condicionantes. Están orientados a grandes rasgos de Norte a Sur y viceversa (caso de la trashumancia que se realiza entre el Pirineo y el valle del Ebro y entre este valle y el Sistema Ibérico) y de Oeste a Este (desde las Sierras de Javalambre, Gúdar y Maestrazgo al País Valenciano), además de la excepcional trashumancia larga que se dirige desde los Montes Universales y la Sierra de Albarracín (cabecera de la Cañada Real mesteña de Cuenca) al Sudoeste, hacia Ciudad Real (Valle de Alcudia) y Andalucía, o al Sudeste, a Jaén y Murcia.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

En la trashumancia ascendente la residencia está junto a los pastos de invierno. Los ganaderos de la Depresión del Ebro trashumaban hacia el Norte o el Sur, indistintamente. Los de Zaragoza y su área de influencia se dirigían en verano a los valles situados entre Ansó y Broto y a las Sierras Ibéricas, mientras que los de los somontanos y el Bajo Aragón subían al Sobrarbe, la Ribagorza y el Maestrazgo. Los zaragozanos lo hacían por varias rutas, entre ellas la cabañera real que sale de la ciudad por el Puente de Piedra hacia la villa de Zuera, pasando por el descansadero de las Coronas del Cascajo donde estaba la Horca de Ganaderos. Coincide en gran parte con la famosa vía de Cæsaragusta al Pirineo, que ascendía por el Valle del río Gállego sin encontrar dificultades orográficas hasta las sierras prepirenaicas, adentrándose después en los altos valles. Según las concordias establecidas entre la Casa de Ganaderos de Zaragoza con la villa de Zuera y sus aldeas Leciñena y San Mateo (1433-1473) los zaragozanos podían apacentar sus rebaños et haber ademprivio en la partida de Las Vales durante los optativos quinze días de puyada a la Montanya o a otras partes et quinze días de baxada et tornada. El tiempo que se les adjudicaba para atravesar el término municipal de Zuera cuando no se acogían a ese tracto cronológico era de tres días y se delimitaba escrupulosamente el paso cabañero.

De la misma manera que transitaban rebaños serranos turolenses hacia pastos de invierno en el Levante, los serranos de Castellón subían a los agostaderos de la montaña turolense, mediante convenios con la Orden de Montesa o el Ligallo de Morella. Se documenta el uso por los ganaderos de Albarracín de la cañada conquense y a través de ella le llegaban rebaños para herbajar y animales para las ferias locales. Las cañadas occidentales de Albarracín conducían rebaños merinos para invernar en Alcudia y Andalucía, en tanto que las orientales sólo llevaban ganado raso. Tampoco se puede olvidar otra trashumancia de largo alcance: las emigraciones de ganado francés hacia territorio aragonés, atestiguadas, según J. Klein, por unas ordenanzas de la Comunidad de Aldeas de Daroca del siglo XVIII, en las que se habla de antecedentes en 1270, 1336 y 1441-1445 (sic); esas ordenanzas regulaban los movimientos de los pastores “franceses, vascos y forasteros”, que descendían por el valle del Ebro e invernaban en el Sur de Aragón.

La función principal de las vías pecuarias era conectar las grandes áreas de pastoreo en correlación con las condiciones ambientales marcadas por las estaciones del año. Las cabañeras ligaban territorios de un mismo estado, pero también conducían a los pastos existentes en países limítrofes. En tiempos de paz y de convenios pastoriles, Portugal acogía rebaños de Castilla, y lo mismo sucedía entre las dos vertientes de los Pirineos, entre Castilla, Navarra, Aragón, Valencia y Cataluña... Pese a la compartimentación política de la Península, se aprecian aspectos comunes a todos los estados en la red viaria ganadera de cada uno: a la preponderancia de las rutas Norte-Sur se unían otras rutas en sentido diagonal o latitudinal. El ganado debía, en todas partes, respetar las dehesas, los huertos y viñedos, los prados de guadaña y los campos de pan llevar. En todas acechaban los mismos peligros de robo de ganado, de obstaculización privada, de plantación de cultivos... La ganadería, fuese local o trashumante, era presa fácil de los señores-malhecheros, una verdadera lacra en Aragón.

Los caminos, y las cabañeras entre ellos, fueron protegidos legalmente desde el siglo XIII mediante disposiciones sobre seguridad pública. Una vez más, en 1488, el rey

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Fernando II de Aragón atendía en Zaragoza las peticiones de los ganaderos, mercaderes y mayoresales de las ciudades, villas, valles y lugares de las Juntas de Jaca, Ejea, Aínsa, Ribagorza y otras comarcas y poblaciones altoraragonesas, prohibiendo las tasas locales abusivas al tránsito trashumante -pago de carneraje sólo en determinados castillos- y los estrechamientos artificiosos en caminos y pasos cabañeros. Estas trabas eran causa de injustas degüellas de ganado, tasas y prendas cuando sus ganados avanzaban a la tendida, esto es, a sus anchas -tal como permite el fuero en el baldío- y se topaban con trigales y viñedos que obstruían el paso sin cerramiento alguno, especialmente en torno a las poblaciones. La disposición fue confirmada por Felipe II en 1587 y por Felipe IV en 1626.

Los ganaderos aragoneses, además de respetar viñedos, trigales y dehesas concejiles, debían respetar escrupulosamente los cultivos de huerta. Intrincados sistemas de canales y acequias llevaban el riego a los campos y también atraían a los rebaños en pos del agua, surgiendo inevitables conflictos con los labradores por su uso y acceso. ¿Qué anchura tenían y cómo ajustaban estos pasos para abrevar?. En las inspecciones de pasos y abrevaderos para el ganado los ganaderos zaragozanos utilizaban una lanza de combatir a caballo o recurrían a una vara o caña para medir la anchura de los situados en la orilla de los ríos, o acequias. Ajustaban la longitud de la vara en 14 palmos e invocaban el canon establecido en tiempos pretéritos de 31 o 31,5 varas, que puede equivaler a unos 90 metros de anchura disponible para que beba el ganado. El método es descrito sucintamente: se pone la vara 31,5 veces ...por el canto de la cequia ayuso asaber yes XXXIª canya et media de larguesa juxta et segunt sus privilegios lo mandan.

En cuanto al paso cabañal que permitía llevar el ganado a abrevar al río desde el abrevadero o acequia, cuando ésta no llevase caudal, los inspectores eran tajantes y meticulosos en que cumpliera la anchura consuetudinaria y permaneciera libre de obstáculos. En documentos relativos al río Jalón del año 1440, se consideraba apto aquel paso que admitiera un ganado de un millar de cabezas o más, cifra que nos indica qué es lo que podía entenderse entonces por una “cabaña de ganado” -ya fuera de uno o de más propietarios- según razones de tipo productivo y fiscal.

Los pasos cabañeros permiten conducir el ganado desde los abrevaderos hasta la orilla del Ebro, el Jalón o del Huerva, ajustándose a una anchura específica y menor cuando atraviesan la huerta que cuando lo hacen por terrenos cultivados de secano. En el siglo XIV se les respetaban a los ganaderos la anchura de siete lanzas de caballero en tierras cultivadas de secano (lo que vendría a suponer menos de veinte metros), mientras que en los campos yermos no existía limitación espacial al paso de los ganados, avanzando “a la tendida”, como tradicionalmente se dice. El acceso a zonas de huerta quedaba más restringida: en una inspección de los abrevaderos y pasos del término de Calatorao del año 1355 se estipulaba que la entrada y salida a la acequia-abrevadero tuviera en lo que se r[e]lega cuatro astas, que haya cada una asta XV palmos.

8. Los ganaderos de Aragón en los Tiempos Modernos (siglos XVI-XVIII)

La historia de la ganadería aragonesa en la Edad Moderna, hasta hace unos años ignorada por los propios historiadores salvo trabajos muy aislados, oscurecida por el prejuicio de no haber tenido una Mesta como la castellana y lastrada por la dificultad de acceso a

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

algunos archivos -hoy franqueables-, empieza a ser estudiada con todo detalle. Pese a las carencias, se publican estudios regionales y locales, cualitativos y cuantitativos, que iluminan el panorama ganadero en todo Aragón -no sólo en Zaragoza y el Valle del Ebro-, y en especial en los ss. XVI y XVII. También disponemos de una serie de estudios para los siglos XVIII y XIX.

En la Época Moderna la ganadería continuó siendo un sector primordial en la economía aragonesa. Dada la intrínseca vinculación entre los ganaderos serranos del Sur de Aragón y el Levante costero, no es de extrañar que la magnitud de las cabañas aragonesas trashumantes en Valencia fuese muy importante: en la invernada de 1620-21 entraron en el territorio de la Gobernación de Valencia 268.000 cabezas procedentes de Aragón y Castilla y en la de 1662-63 entraron casi exclusivamente de Aragón 147.000 cabezas. Los rebaños de vacuno podían llegar a tener como máximo un centenar de cabezas (las que pasó en diciembre de 1662 Antón Navarro, de Camarena), aunque lo normal era que estuvieran compuestos por una o dos docenas; su origen más frecuente eran las sierras de Albarracín (Frías), Javalambre (Camarena, Torrijos), y Gúdar (Mosqueruela). El ganado mular y caballar formaba rebaños de entre 30 y 90 cabezas. Su origen solía coincidir con el del vacuno. Podrían aducirse numerosos ejemplos.

La Guerra de Sucesión española significó la pérdida de los fueros para los aragoneses y de una buena parte de su legislación pecuaria (1710), aunque si bien lo intentó, la Mesta castellana no llegó a anular ni a controlar a las asociaciones ganaderas autóctonas. El siglo XVIII fue de crecimiento agropecuario general, influenciado por el aumento demográfico. Éste generó mayor demanda de productos agrícolas y lana para las manufacturas, carne para el consumo urbano y, en menor medida, pieles para curtidos. Desde el punto de vista mesteño, pueden diferenciarse dos períodos: hasta mediados del siglo hubo un desarrollo sin mayores problemas, con gran aumento de las cabañas trashumantes; pero a partir de 1730-1760 se dio una crisis creciente originada por una mayor demanda de tierras para labrar y el aumento diferencial de los precios de pastos y productos agrícolas sobre los de la lana y demás productos ganaderos, por la incidencia de los factores bélicos, la crisis política, la mayor competencia de algunas cabañas europeas (que determinó una caída de los precios de las lanas) y la crisis postbélica del comercio exterior. Todo esto trajo como consecuencia una disminución drástica de la tasa de beneficio en la ganadería y la consiguiente reducción progresiva de los rebaños en el s. XIX.

Si se atiende al reparto espacial de la producción ganadera las cifras más fiables son las que fijan por partidos judiciales la lana producida en Aragón según una visita de lanas de 1788 citada de forma dispersa por el economista e ilustrado aragonés Ignacio de Asso. El profesor G. Pérez Sarrión valora que la cabaña ovina aragonesa hacia 1788 podía ser superior a los 2,6 millones de cabezas, (sospechando que había una fuerte ocultación local o que muchas cabañas eran trashumantes y no estaban declaradas o lo estaban fuera de Aragón). Para el Pirineo aragonés se conserva un censo de 1755, procedente de la Junta General de Ganaderos de las Montañas, de gran valor porque muestra la distribución del ganado trashumante de los distintos valles del Pirineo, ascendiendo a 331.832 cabezas. En 1788 la cabaña total de los partidos montañosos de Jaca, Huesca, Barbastro, Benabarre y parte de Cinco Villas podía sumar unas 650.000 cabezas, que más que indicar un creci-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

miento en el número de cabezas puede indicar que una parte importante de la cabaña ganadera del Pirineo no practicaba regularmente la trashumancia. El caso más conocido era el de la cabaña zaragozana, una parte del cual utilizaba permanentemente los acampamentos de los montes comunes de Zaragoza cedidos a miembros de la Casa de Ganaderos de Zaragoza. Otras en cambio trashumaban a los pastos comunales de Daroca y Calatayud.

Los ciclos trashumantes vertebraban un territorio poco articulado. Los montañeses continuaban bajando en invierno a las tierras comunales de la ribera del Ebro y de las Cinco Villas. Así contestaba el rey borbón Felipe V de España a los ganaderos pirenaicos en 1745: ...Por quanto por parte de los Valles de Tena y Broto y otros del mi reyno de Aragon se me ha representado que desde que los Sarracenos redujeron a sus antiguos a retirarse a un pais tan quebrantado como las Montañas de dicho Reyno de Aragon, que por no producir aquellos parages a causa de su clima y fragosidad de terreno, frutos para alimentarse, les fue preciso aplicarse a los Ganados, y que sin otros tesoros emprendieron conquistas contra los Sarracenos, por lo que los Señores Reyes mis predecesores les concedieron varios Privilegios y confirmaciones y el del libre transito de los Ganados a la tendida como antiguamente estaba establecido, y que en casso de passar por terminos cultivados se guardasen los frutos, pero que sus dueños con los labores no se estrechassen los caminos para dexar libre el transito de los Ganados que suben y baxan a los imbernaderos y a las ferias con la franqueza de pastar, dormir y aguar las cabañas....

La trashumancia conocida más larga era la de la Mesta de Albarracín, que llevaba sus ganados a pasar la invernada a las tierras bajas valencianas, a Murcia (Sierra de Segura) y a los pastos castellano-manchegos y andaluces del Valle de Alcudia. Los ganaderos de las Comunidades de Teruel y Albarracín practicaban la trashumancia hacia las zonas costeras de Castellón y Valencia. Los turolenses disponían de un monte de piedad que centralizaba la venta de la lana que producían.

Sobre este panorama complejo de trashumancia parcial generalizada, la evolución de la ganadería aragonesa en el siglo XVIII es explicada por G. Pérez Sarrión a partir de tres factores básicos:

- una estructura de la propiedad del ganado y los pastos muy poco igualitaria, a juzgar por los indicios conservados.
- el crecimiento desigual pero general (sobre todo en la tierra llana) de la producción ganadera, que hasta aproximadamente 1750-1760 acompañó sin problemas el de la población y la producción agrícola.
- resultante de los otros dos, el creciente conflicto entre agricultura y ganadería que se produjo desde entonces a consecuencia del tirón de la demanda y los precios interiores y exteriores hasta 1808. En el que la ganadería trashumante, considerada por los políticos ilustrados como origen de los males de la agricultura, acabó perdiendo su hegemonía y privilegios, quedando estancadas sus cifras y acelerada su ruina con la Guerra contra la Convención, las crisis finiseculares y la Guerra de la Independencia.

En lo que se refiere al grado de concentración de la propiedad ganadera, indicadores del desarrollo de una oligarquía burguesa agraria, los únicos datos exactos disponibles se

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

refieren a dos poblaciones cincovillesas y a Zaragoza. En Ejea de los Caballeros en 1738 había 12.532 cabezas de ganado lanar, 1.015 de vacuno y 784 reses bravas de lidia; y de las primeras más de 10.000 pertenecían a ganaderos con más de 250 cabezas cada uno, lo que quiere decir que se había creado una pequeña oligarquía ganadera de 30 o 40 personas (menos del 10% de los vecinos poseían más del 90% del ganado lanar). En Sádaba, también en 1738, había 9.239 cabezas de lanar, de las que unas 8.000 pertenecían a propietarios con más de 250 cabezas (idéntica situación que en Ejea). Con frecuencia los grandes propietarios de ganado eran también terratenientes importantes. En cuanto a Zaragoza, la Casa de Ganaderos de la ciudad había sido “tomada” en el s. XVII por la nobleza titulada. Los manifiestos de ganados de la Casa de Ganaderos recogidos por el profesor L. Germán dan una cifra de ganado lanar de 116.947 cabezas en 1760, con un tamaño medio de los rebaños de 500-3000 cabezas, y lo más interesante es ver la lista nominal de los 30 propietarios de los 31 acampes existentes en 1775 y 1800. Eran sin duda los miembros más poderosos de la Casa de Ganaderos: en ella figuran destacados miembros de la burguesía local, miembros de la nobleza y cuatro entidades religiosas.

No se dispone de testimonios fidedignos que certifiquen un crecimiento global y general de la cabaña aragonesa en el s. XVIII. Muy probablemente lo hubo: es difícil pensar que esto no fuera así en un país que en conjunto dobló la población en menos de un siglo y tenía amplias áreas montañosas en las que los sistemas de explotación ganadera no tuvieron cambios significativos. Aragón al finalizar el siglo seguía teniendo amplias fronteras interiores y espacios vacíos, y fue bastante sensible al alza general continuada de los precios de la lana, al menos en las últimas décadas del siglo, cuando el crecimiento agrícola originaba ya conflictos frecuentes con las actividades ganaderas.

Las organizaciones de ganaderos sobrepasaban los niveles de organización locales. En el Pirineo la Junta General de Ganaderos de las Montañas llegó a reunir representantes de los pueblos pirenaicos aragoneses, a excepción de Jaca. En el s. XVIII, la institución tuvo diversas reuniones en pueblos de la zona pirenaica central, y mantuvo una actividad reivindicativa centrada en la defensa de los derechos tradicionales de pasto y de paso de los ganados trashumantes. También realizó tareas comunes complejas como el acotamiento de todas las cabañeras de trashumancia, proporcionando asesoramiento jurídico a los ganaderos. Para sufragar gastos tenía establecido el cobro de una pecha a cada ganadero en función del número de cabezas que poseía. Los ganaderos de la Junta consideraron seriamente la posibilidad de unirse a la Mesta castellana hacia 1769, pero el dictamen jurídico solicitado no recomendó la incorporación (alto coste de pagar tribunales lejanos y lentos, que sólo se compensaban con la trashumancia a Andalucía y Extremadura). Los ganaderos de Albarracín aparecen asociados a la cuadrilla conquense desde el reinado de Carlos II.

La Casa de Ganaderos de Zaragoza, si en los siglos medievales, y posteriormente, era la más poderosa de las organizaciones ganaderas en el plano político, no debía de serlo en el plano cuantitativo –número de cabezas de ganado- en opinión de Pérez Sarrión. Según datos de los manifiestos de ganado anuales la cabaña de la Casa osciló entre las 90.000 cabezas en 1708-1709, unas 115.000 cabezas en 1758-1763, y unas 70.000 cabezas a partir de 1765 hasta fines del siglo XVIII. Siguiendo al citado historiador, estas

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

cantidades, comparadas con el censo general aragonés para el año 1788 suponían un 10-20% del total de Aragón. Sólo la cabaña de un lugar del Maestrazgo turolense, Cantavieja, tenía en la década de 1750 unas 30.000 cabezas de lanar y 7.000 de cabrío. Para dicho historiador, la Casa de Ganaderos de Zaragoza sí tuvo mucha importancia por dos motivos: sus ganados abastecían de carne a Zaragoza y agrupaba lo más selecto de la oligarquía zaragozana, incluida la élite de la nobleza feudal aragonesa, que desde el siglo XV se había ido acercando en Zaragoza y por eso había podido ir accediendo, ya en el siglo XVII, a la condición de miembro de la Casa. Su gran poder económico seguía descansando en dos pilares: el privilegio de la pastura universal y el control que, primero la Casa de Ganaderos, como cofradía, y luego algunos de sus miembros, habían acabado por tener de buena parte del extenso territorio comunal zaragozano a través de los acampos. Además mantenía su poder judicial personificado en la figura del Justicia propio, con jurisdicción civil y criminal en todo el reino para litigios y asuntos que afectaban a la institución. Este juez perduró hasta 1826, aunque ya a partir de fines del s. XVII empezó a perder algunas de sus extensas atribuciones; desde 1709 hubo de juzgar de acuerdo con las leyes castellanas y desde 1723, año en que los capítulos anuales de la Casa empezaron a ser presididos por el corregidor de Zaragoza, sólo pudo juzgar ya exclusivamente sobre asuntos de ganado, con recurso posible ante la Real Audiencia.

En cuanto a la Mesta de Albarracín, sus ordenaciones de 1740 indican que sus cabañas eran mayoritariamente trashumantes, hacia Valencia y el valle de Alcuña, Murcia, etc., al parecer integradas en la cuadrilla mesteña de Cuenca. Estos movimientos tácticos de acercamiento a la Mesta castellana no se conocen bien, y su trascendencia real no puede todavía valorarse. Según Klein, en 1693 la cuadrilla de Cuenca se extendió a las regiones del sur de Aragón, por Albarracín y Teruel, y en 1726 la Mesta de Castilla recibió plenos poderes para ejercer en Aragón todos sus derechos, incluso el de posesión, y por entonces estaba preparada la incorporación a la Mesta castellana de las cabañas de las ciudades aragonesas como Albarracín, Daroca y Teruel, aunque no dice si llegaron a integrarse.

9. El derecho aragonés de paso y de abrevadero en los Tiempos Modernos

Los ganaderos de la Ciudad y Comunidad de Albarracín vigilaban continuamente el estado de sus cañadas, pastos y abrevaderos. En 1558 se firmó un acuerdo estableciendo la revisión anual de pasos, abrevaderos y mojones. Según unas escrituras de 1655 ningún comisario real podía visitar las sierras, pasos y majadas y abrevaderos. En las Ordenaciones Reales de la Comunidad de Santa María de Albarracín (siglo XVIII), la ordenación 94 se refería a la entrada de los ganados extranjeros en la Comunidad y para entrar a pastar las hierbas era preciso salir de los pasos y azagadores reales y pasar por los montes blancos de dicha Comunidad y sus lugares, debiéndolo manifestar al jurado competente, para que éste enviase a alguien que acompañase y guiase el ganado al lugar de pastoreo.

A propósito del acceso a los abrevaderos en torno a la ciudad de Zaragoza, la anchura de las entradas, en monte y huerta, variaba entre 40 y 80 varas; las del monte debían estar libres de labores, a fin de no perjudicar los frutos. En caso de que la vía fuese insu-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

ficiente, los ganados podían pasar por los campos que lo impidieran sin ser multados, tal como escribiera Jerónimo Martel en 1602 en su obra Forma y modo de proceder en las caussas que se lleban ante el Justicia de Ganaderos de la Ciudad de Çaragoza (...Los abebraderos reales y particulares que estan sitiados en los terminos de la guerta han de tener entrada competente para que los ganados puedan sin embaraço pasar a beber, la qual seria sesenta varas puesto que ay algunos de ochenta empero si la entrada es entre tapias de manera que el ganado pueda estar recogido sin hacer daño en los frutos bastaria que tubiesse quarenta varas, los abebraderos del monte han de estar muy desembaraçados de las labores para que se pueda pasar a ellos sin hazer daño a los frutos y en esto no hay cossa limitada sino que el passo para yr abebrar los ganados no es suffiçiente a arbitrio de personas peritas, pueden pasar con ellos por los campos que impidieren el paso sin pena ni colonia alguna...).

En la inspección y amojonación de los términos, pasos y abrevaderos de Zaragoza de 1616, el jurado de la ciudad se guiaba por la práctica de anteriores visitas y aludía a la anchura de las vías pecuarias: ...y declaro que desde donde se dividen y apartan los caminos de Alagon y Grisen, encima de Sant Miguel del Tercio, son caminos cabañales para los ganados de los ganaderos y vezinos de la dicha ciudad y sus barrios y que, conforme la costumbre antiquissima, han de tener sesenta passos de ancheza hasta salir de las viñas de los vezinos de la dicha ciudad y sus barrios...

El concejo de la ciudad de Zaragoza, como los de otras ciudades y villas aragonesas, trataba de evitar los posibles daños del ganado en los cultivos de su amplio término, ya fueran de huerta o de secano. En la huerta había 11 descansaderos de ganado según el citado Jerónimo Martel, Lugarteniente del Justicia de Ganaderos de Zaragoza y Cronista del Reino de Aragón, quien escribió un tratado en 1602 sobre el procedimiento judicial de la corte del citado Justicia, y que proporciona una completa información de la infraestructura pecuaria zaragozana. Su autor, tras hacer memoria de la doctrina foral acerca del libre paso de los ganados para yr de unas partes a otras, assi por los montes blancos y comunes como por las dehesas privilegiadas sin pagar nada a cambio, trató de la anchura de los pasos cabañeros y escribió lo siguiente: La ancheza que han de tener los pasos no esta señalada en particular en los dichos fueros ni observançias y assi se ha de entender que sea competente para poder pasar los ganados y lo que mas en esto se ha de mirar es el districtu que tiene de largo el dicho passo porque siendo en la huerta donde ordinariamente son de muy poco trecho bastaria que el paso tubiese sesenta baras y algunos he visto de ochenta y quando el paso es mas largo suelen tener casi siempre de ancheza ciento y veynte varas, en fin, en esto se ha de considerar como he dicho la largueza que toman los dichos pasos de la huerta para darles la ancheza que en su respecto sea competente. Los pasos del monte son muy diferentes porque como los ganados han de yr pasçiendo en ellos, siendo claro que no pueden pasar sin comer, es neçesario que estos pasos son muy anchos y tanto mas quanto la largueza dellos sea mayor, porque cierto es que si el paso fuese de un quarto de luega [sic: legua] no neçesita de tanta ancheza donde se puedan estender y pasçer los ganados como si fuesse de dos y tres leguas, segun ay muchos montes en el Reyno por donde pasan los ganados que toman este districtu y entonçes necesitan los ganados de mas pastura y poderse estender, y assi

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

la regla mas general que en esto de los passos de los ganados se puede dar es que pasen en cada çuadad, villa y lugar por el districtu que esta señalado para ellos o se ha acostumbrado de antigo pasar conforme y de la manera que arriba en el numero 2 del capitulo “de los Abebraderos” hablando del passo dellos queda dicho.

El cronista Martel denominaba a continuación cabaneras y caminos cabañeros a las 8 vías pecuarias que atraviesan el término de Zaragoza, libres a cualquier ganado y viandante, y además un paso por el qual paso no pueden yr otros ganados sino los de los vezinos de la çuadad de Çaragoça y sus barrios por ser como es passo particular para ellos y no camino cabañero como los demas que he dicho. El Justicia de Ganaderos, por privilegios reales otorgados en 1218 y 1391 tenía la prerrogativa de inspeccionar el estado de vías pecuarias y abrevaderos en lugares de realengo y de ordenar su correcto estado, y don Jerónimo se encarga de hacerlo constar: Los demas passos de ganados que ay por los terminos de las ciudades, villas y lugares del Reyno por donde los ganados de los vezinos de la çuadad de Caragoça acostumbran pasar los puede visitar el Justicia de Ganaderos o su lugartiniente para ver si aquellos tienen la ancheza devida y si estan desembarazados para poder pasar por ellos libremente los ganados y sobre esto y todo lo a ello tocante y conçerniente puede conoçer el dicho Justicia y dar sus sentençias y hazer las declaraciones que combinriere, compeliendo a los Jurados de las universidades y a sus conçejos donde estan los dichos pasos a que aquellos tengan desembaraçados y en debido estado, conforme lo dispuesto por otras visitas y por lo que en ellos se ha acostumbrado usar, lo qual pareçe haberlo hecho assi muchas y diversas vezes el dicho Justicia de Ganaderos y su lugartiniente por los actos de visitas que de dichos passos se han hecho que estan sacados en publica forma y reconditos en el archivo de la dicha Cassa de Ganaderos.

Respecto a los abrevaderos, el término de la ciudad tenía un total de 44 de agua corriente -en los ríos Ebro, Gállego y Huerva, y en las acequias-, especificando respecto a la acequia de Candiclaus que no viniendo agua en dicha acequia pueden passar los ganados a vever al rio Gallego en ancheza de çiento y veynte passos por los mojones que dividen la guerta del lugar de Peñaflor con el de San Matheo atravesando las labores que alli hubiere. Además el Justicia de Ganaderos, junto con los jurados de la ciudad, tenía derecho a visitar 25 abrevaderos en los lugares circundantes al término zaragozano (unos tienen 200, 120, o 60 pasos; otro 60 hastas de lanza, otros 60 y 80 varas respectivamente, etc.), y un total de 36 balsas de sangre -las reservadas sólo a los vecinos de la ciudad y sus barrios- en el término de la ciudad, estratégicamente situadas para el servicio del ganado (19 en la dehesa de la ciudad, 3 de estas para los carniceros). Una de ellas es la balsa que llaman de Los Moros que esta cerca de Caragoça entre la Puerta Baltax y la del Portillo en medio el descansadero de los ganados. A estas se sumaban las balsas particulares de los barrios de Zaragoza (6 Perdiguera, 9 La Muela, etc.) y 4 más en el término de Zuera, 5 en el del Castellar y 2 en el de Longares, con diferentes usos de abrevar para unos u otros.

La aplicación de los Decretos de Nueva Planta (1711) no supuso la abolición de los derechos de pastos regulados por los Fueros y Observancias de Aragón, si bien éstos perdieron a lo largo del siglo parte de su contenido y regulación peculiar por las nuevas regla-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

mentaciones borbónicas sobre montes, roturaciones, dehesas y arriendos de pastos que, sin derogar expresamente la legislación vernácula, se aplicaron -de hecho- con preferencia respecto al Derecho aragonés. Aunque la Casa de Ganaderos de Zaragoza y las demás organizaciones ganaderas aragonesas no fueron absorbidas por la Mesta castellana y no se aplicaron las leyes y privilegios de ésta en Aragón, en una Cédula Real del rey Felipe V, que confirmaba en 1745 los privilegios de los ganaderos de los valles de Tena y Broto, se puede apreciar la imposición de dimensiones y medidas castellanas a las cabañeras: Que el tránsito libre de los Ganados a la tendida se entienda en caminos cabañales, entre sembrados, Huertas y plantados a quarenta varas castellanas de anchura, y entre Montes y Prados a quantas sin dividirse el Rebaño pueda ocupar en su extension. Que en estos caminos, especialmente en los del Partido de Huesca (que tienen mas necesidad) se haga acotamiento y se renueve cada veinte años.

Almudévar, encrucijada de caminos en el llano, ha sido siempre lugar de paso y de pasto de las cabañas del Pirineo. El extenso término de esta villa servía de refugio invernal a algunos rebaños de ovejas montańesas, concretamente en el s. XVIII los hatos provenían exclusivamente del Valle de Tena. Como en 1745 los ganaderos de los Valles de Tena y Broto conseguía del rey la citada confirmación de sus privilegios de libre paso, el concejo de Almudévar trató de regularlo y señaló veredas de 42 varas y 4 palmos de anchura. Al igual que en otras villas aragonesas, el aumento de población forzó la ampliación del área cultivada. En 1696 se produjeron roturaciones y destrozos en los parizonales (terrenos de pastos y partos) de Tardienta, aldea dependiente de Almudévar, y en algunos pasos cabañales, como inicio de una expansión de los cultivos. Un amojonamiento de todos los pasos y pastos dentro del término municipal de Almudévar realizado en enero de 1566 se confirmaba en 1696 por el gobernador don Juan de Gurrea, para acabar con los enfrentamientos entre ganaderos y agricultores. En esta villa los rebaños no podían detenerse a menos de 50 pasos de las balsas ni para dormir ni para “acalorar”. Los corrales para el ganado lanar no podían construirse a menos de 200 pasos unos de otros con un área yerma de 60 pasos de radio alrededor. En 1765 sus 135 vecinos disponían de 90 de estos corrales.

Con las medidas aplicadas por la monarquía se intentaba atajar las agresiones a los rebaños trashumantes por parte de los terratenientes y campesinos. Según J. L. Argudo, en 1746 la Real Audiencia de Aragón, a instancia de la Junta General de Ganaderos de las Montañas oscenses, propició un acotamiento de las principales cabañeras de los corregimientos de Zaragoza, Huesca y Barbastro, presidido por un delegado de la Audiencia, portador para tal menester de un cordel fabricado expresamente en Zaragoza al efecto, que medía las 40 varas castellanas señaladas en la confirmación de 1745, señalando una equivalencia de 43,3 varas aragonesas (lo que viene a equivaler a 33,43 m. aproximadamente). Los cuantiosos gastos corrieron a cuenta de los interesados, que a través de su Junta consiguieron de nuevo una orden del Supremo Consejo de Castilla para que en 1779 se nombrase a dos miembros de la Real Audiencia e hicieran una nueva delimitación y revisión de cabañeras. Este fue el último gran intento de lograr una clara delimitación de las vías y pasos pecuarios en el Alto Aragón hasta el s. XX. A partir de entonces encontraron ya muchas dificultades para poder llevar a cabo las revisiones pre-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

vistas cada veinte años, por el apoyo a las tesis agraristas del último tercio del s. XVIII en la legislación borbónica, como preludio de la larga agonía de la trashumancia peninsular en los ss. XIX y XX.

10. El colapso del siglo XIX. Los años aciagos para los trashumantes y sus caminos

El s. XIX fue aciago para los intereses trashumantes tradicionales. Herido de muerte por las roturaciones y el hambre de tierras, el sistema trashumante entró en crisis. La protección real y los privilegios y disposiciones legales a favor de la trashumancia encontraron gran oposición y bloquearon tal protección. Aún así, fue rentable criar ganado trashumante hasta el inicio de la Guerra de la Independencia. Entre 1808 y 1836 se confabularon tres hechos que arruinaron el negocio de la trashumancia. El primero fue la Guerra. Durante seis años, hasta 1814, perturbó completamente el ritmo habitual de la trashumancia. El segundo hecho, que afectó más al sector lanero castellano, fue que a partir de 1818 los precios de las lanas españolas en Londres, el principal mercado europeo, empezaron a hundirse y no lograron recuperarse antes de 1836, fecha de abolición de la Mesta castellana. El tercer hecho fue la realización de la reforma agraria consiguiente a la revolución liberal, consumada en España entre 1808 y 1845.

El comienzo del s. XIX estuvo dominado por la transformación del sector agrario impulsada por la revolución liberal-burguesa, caracterizada por la pretensión de imponer un nuevo modelo de sociedad en el que no existieran obstáculos jurídico-institucionales para el desarrollo de las relaciones capitalistas de producción. En este contexto se llevó a cabo el proceso de desamortización de tierras, que afectó de manera especial a los comunales y, consecuentemente, a la ganadería, como demuestra el hecho de que se ampliara la superficie dedicada a los cultivos a expensas de las zonas de pastizales y monte.

El desmantelamiento de los sistemas agrarios tradicionales, que implicaban la liquidación del fondo de pastos y forrajes vitales para preservar la ganadería, actividad complementaria para numerosos campesinos con economías de subsistencia, fue una de las causas fundamentales de que buena parte de la clase agraria de la mitad Norte de la Península (donde predominaba el minifundio y estaban muy arraigadas las prácticas comunales) se sumara a la contrarrevolución y formara la base social del Carlismo, tan presente y activo en Aragón. Los bienes municipales, tradicionalmente destinados a tierras de pastos y monte, y los terrenos baldíos y de realengo, fueron junto a las propiedades eclesiásticas, los más afectados por las desamortizaciones. La subasta de las tierras desamortizadas benefició fundamentalmente a los grandes propietarios, cuyo poder adquisitivo les permitió comprar la mayor parte de ellas. La liquidación de la forma de titularidad colectiva experimentó su mayor actividad durante la Guerra de la Independencia (1808-1814), periodo que ofreció las condiciones propicias para intensificar la roturación de tierras para el cultivo. El decreto de 4-I-1813 aprobado por las Cortes de Cádiz, considerado como la primera gran reforma agraria contemporánea, establecía la conversión en propiedad particular de todo el patrimonio territorial del municipio a favor de todos los vecinos de cada pueblo, a excepción de los ejidos (zonas de eras y pasto situadas a las afueras de las entidades de población). El acotamiento de las tierras supuso un duro golpe para los trashumantes, ya que el ganado se veía privado del aprovechamiento libre y gratuito de una importante superficie de pastizales.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

Asimismo, durante la Guerra de la Independencia, los franceses se llevaron multitud de rebaños castellanos hacia Francia a través de los Pirineos. De igual modo, en el transcurso del periodo bélico mermaron o desaparecieron de Aragón importantes cabañas, especialmente las pertenecientes a Zaragoza, Tauste, etc. Al concluir la guerra, los grandes ganaderos españoles, perjudicados ante las consecuencias negativas que para sus intereses había tenido el reformismo ilustrado (medidas de 1787, 1788 y 1790, y decreto de 1813), decidieron apoyar a los absolutistas, con quienes compartían intereses comunes. Ello impulsó a Fernando VII a restablecer el Honrado Concejo de la Mesta (1814) y a presidir varias juntas generales que éste celebró en 1815 y 1818, y también a reconocer los privilegios de la Casa de Ganaderos de Zaragoza, de Tauste y de otras. A cambio, dichas instituciones ganaderas aportaron a la monarquía sustanciosas ayudas financieras. Sin embargo la decadencia de la cabaña ovina trashumante era ya irreversible, puesto que a los problemas derivados de la guerra se añadió el descenso de las exportaciones de lana a causa del progresivo deterioro de la calidad y de la fuerte competencia de otras zonas de Europa.

El fin del reinado de Fernando VII (1833) permitió a los liberales avanzar en su proceso revolucionario. El hecho más significativo fue el restablecimiento del decreto de 1813 mediante la Ley de 6-IX-1836. Ésta provocó la oposición no sólo de los ganaderos trashumantes, sino también de los pequeños ganaderos estantes, ya que el acaparamiento de tierras por parte de las clases acomodadas durante el proceso de desamortización iniciado en 1834 mermó la extensión de tierras destinadas a pasto, coincidente en algunas zonas con el auge del carlismo en el transcurso de la I Guerra Carlista (1833-1840). Las disputas por este motivo fueron origen de numerosos conflictos, que la Administración trató de solucionar con posteriores disposiciones legislativas. La grave crisis de la Mesta culminó con su supresión (R. O. de 31-I-1836), siendo substituida por la Asociación General de Ganaderos del Reino. Aunque ello no significó el fin de la trashumancia, ésta inició un largo declive que se prolongaría hasta el siglo XX. La situación del ganado ovino trashumante se agravó a causa del constante descenso de precios que sufrió la lana: Esta evolución negativa de los precios perjudicó sobre todo a las economías nobiliarias y eclesiásticas, que obtenían una parte importante de sus ingresos gracias a la venta de lana de sus cabañas trashumantes.

Algunos ligallos y mestas aragoneses continuaron su actividad, integrados en la recién creada Asociación, mientras otros fueron languideciendo. Pero se sabe poco de esto. La Casa de Ganaderos de Zaragoza hubo de renunciar a la condición privilegiada, empezando por las prerrogativas de su Justicia, y tuvo que adaptarse a los nuevos tiempos. En 1915 la Casa se transformó en una sociedad cooperativa, lo que con una serie de adaptaciones sucesivas, le ha permitido proseguir su trayectoria histórica ininterrumpidamente desde el s. XIII. Otro tanto sucede con la Casa de Ganaderos de Tauste y la de Caspe.

A menudo las vías pecuarias fueron ocupadas y desplazadas por nuevas infraestructuras, ya fuesen vías de comunicación u obras agrícolas, industriales, etc., causando serios trastornos en los hábitos ganaderos. En 1844, la Casa de Ganaderos de Zaragoza pedía a las autoridades provinciales que no se molestara a los ganados de los miembros de la Casa que transitaran por los caminos cabañales que a partir de entonces eran carre-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

teras, aludiendo a las que conducían a Navarra, Madrid, Barcelona y Valencia por María de Huerva. Hacia finales del s. XIX y ante el furor agrarista se realizaron deslindes y amonajonaciones de vías pecuarias a petición de ayuntamientos y ganaderos. Por ejemplo, el ayuntamiento de Mainar -aldea darocense, en el Campo de Romanos- lo solicitó en 1892 a propósito de las rutas cabañeras que usaba el ganado procedente de Castilla. En 1895 el ayuntamiento zaragozano y la Casa de Ganaderos andaban enfrascados en expedientes respecto a la situación de la cabañera que seguía el trazado de la antigua calzada romana de Cesaraugusta al Pirineo, por el Valle del río Gállego, así como del descansadero y abrevadero inmediatos al camino que entonces se proponía abrir el concejo desde la carretera de Huesca al barrio rural de San Juan de Mozarrifar. En la actualidad, a duras penas se sigue manteniendo la cabañera y descansadero de San Juan -actual cruce de caminos rurales- y lo sé por experiencia, porque allí pasé una noche al raso cuando acompañé a la cabaña de los Hermanos Noguero en mayo de 1993, de camino a Fanlo y a los Puertos de Góriz. Hoy en día, la carga en infraestructuras desplegada en el corredor del Ebro y polígonos periféricos tiene tal densidad que los obstáculos son de gran envergadura para el movimiento del ganado.

Respecto al estado de las vías pecuarias de la provincia de Teruel, se realizó un informe en 1881 en el que se relataba el estado desolador de las vías pecuarias, situación extensible al resto de las provincias aragonesas y a otras muchas, tras la Desamortización: ...a pesar de tener las servidumbres de los pasos de ganados, se vendieron en pública subasta varias dehesas y terrenos, y sin que los nuevos dueños permitan el paso por sus fincas, la ganadería resulta sin estas arterias o vías de comunicación, a cuya desaparición han contribuido, en mucha parte, la roturaciones de terreno hechas arbitrariamente por los propietarios de posesiones a ellas colindantes, y por no estar expéditas al presente dichas veredas el conductor de ganados sufre tantas vejaciones, socolifñas y amarguras que bien puede afirmarse que este solo inconveniente basta para tener aniquilado el movimiento del importante comercio de animales domésticos que necesita hacerse diariamente por todo nuestro territorio. Está demostrado por la experiencia más sensible que la Asociación general de ganaderos, es impotente en absoluto, para deslindar y conservar las vías pecuarias en esta provincia.

Tanto ganaderos de la montaña pirenaica como de las serranías turolenses se vieron constreñidos por la dificultad de arrendar pastos en las zonas de invernada. La colonización y compraventa de tierras en el s. XIX de antiguas dehesas en el Maestrazgo castellonense por parte de masoveros inmigrados desde las sierras turolenses fue la culminación de un proceso de asentamiento, entonces definitivo, de unos flujos de personas que antes habían sido sólo de tipo "golondrina" (estacionales) por obedecer a la trashumancia. Otro caso significativo fue la compra y arrendamiento de grandes extensiones de tierra (generalmente pastizales) que en los ss. XVIII y XIX realizaron ganaderos de "casas fuertes" del Pirineo (como don Mariano Rocatallada de "Casa Liró" de Aragüés del Puerto, estudiado por S. Pallaruelo) en los Somontanos y en el Valle del Ebro, y ganaderos propietarios de Albarracín en Orihuela (Bajo Segura) y que hay que poner en relación con las dificultades que por estas fechas empezaban a tener estos trashumantes para pastar en tierras de dominio particular o comunal.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

11. La problemática reciente de las vías pecuarias y de la trashumancia en Aragón

La trashumancia descendente es la tradicional en el Pirineo aragonés y en las tierras altas de las comunidades de Albarracín, Teruel y Gúdar-Maestrazgo. La trashumancia descendente de los valles pirenaicos tiene sus lugares de invernada en las Cinco Villas, en los Monegros y en la ribera del Ebro, mientras que los ganados de Albarracín invernan en el Sur de Castilla-La Mancha o Alta Andalucía y los de Teruel o Gúdar lo hacen en Castellón y Valencia. Las zonas de aborral se dan al Sur de la Sierra de San Juan de la Peña y de la jacetana Peña Oroel. A veces el ganado trashumante no descendía de un tirón desde los altos valles a la ribera: con frecuencia, al traspasar el Prepirineo detenía su marcha en la zona de las pardinas, donde permanecía entre quince días y un mes. Así, el ganado descansaba y no agotaba prematuramente los pastos de invierno. También se realiza una trashumancia de tipo oscilante por ganaderos cuya vivienda estaba en un punto intermedio entre los pastos de invernada y de verano.

El ansotano Jorge Puyó fue el único ganadero altoaragonés que dejó una abundante producción literaria -editada- acerca de su oficio. La mayor parte de sus escritos se publicaron entre 1940 y 1960. En ellos es frecuente encontrar lamentos, protestas y reivindicaciones relacionadas con las cabañeras. Los problemas continúan: en la década de 1990 había en la provincia de Huesca centenares de reclamaciones por conflictos relacionados con las cabañeras. Recientemente A. Marco, turolense de Calamocho y pastor en su juventud, ha editado una recopilación de biografías de pastores aragoneses, cuyas experiencias vitales ilustran las constantes dificultades de esta profesión.

Si los ganaderos denuncian constantemente los ataques que sufren las vías pecuarias, los labradores no se quedan atrás en sus quejas contra ellos: dicen que las ovejas, en los recorridos trashumantes, invaden los campos próximos, destrozando los árboles frutales y acabando con el forraje. Ambas partes tienen razón. Los agricultores labran las cabañeras. Hay cabañeras, entre campos de almendros y de cereal, que tienen sólo 4 m. de anchura cuando debieran tener los 75 de rigor. Parece establecerse un pacto tácito entre los dos oficios de intereses contrapuestos: ambos conocen la ilegalidad de sus actitudes respectivas, pero las toleran mutuamente mientras no sobrepasan ciertos límites. El ganadero sabe que no será denunciado por el agricultor aunque penetre en sus campos, siempre que evite daños de difícil reparación, como por ejemplo el que puede causar el ganado en los árboles jóvenes. Así parece que ha sido siempre a lo largo de los últimos siglos.

Las tareas de clasificación de las vías pecuarias en el Alto Aragón avanzan con lentitud. El balance de estos trabajos a finales de 1982 señalaba que se hallaban clasificados dos tercios de estas vías. Se habían clasificado las vías de algo más de la mitad de los términos municipales. Estas cabañeras sumaban 2.537 km. de longitud. Se calculaba entonces que todavía faltaban 1.670 km. por clasificar. Entre las no clasificadas se encontraban las de algunos de los valles con más tradición ganadera, como Benasque, Broto, Bielsa, Fanlo, Plan o Puértolas. Fue en 1984 cuando la Comunidad Autónoma de Aragón asumió las competencias administrativas sobre las vías pecuarias aragonesas.

El problema de los despoblados del Alto Aragón y de las Serranía turolenses está muy relacionado con la desaparición de la trashumancia. Como destaca S. Pallaruelo, resulta paradójico que sin que nadie elogiara sus virtudes, la trashumancia ha conocido siglos de

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

pujante vigor en los Pirineos. Ahora que agoniza se ensalza. Es el destino de las técnicas y aún de las sociedades: su vigor depende poco de lo que se escribe de ellas. Como señala el antropólogo, en la actualidad no existe crisis del ovino sino descalabro del modelo trashumante tradicional. El censo de ganado lanar se ha hundido en los altos valles que practicaban la trashumancia descendente, en tanto que se ha mantenido o ha crecido en las zonas que explotaban el ovino con sistemas transterminantes o estantes. Mientras que las cabras han disminuido de modo muy considerable (entre 1960-1970), el ganado vacuno ha conocido un crecimiento espectacular. El equino casi ha desaparecido de los censos. Desde 1960 la transformación ha seguido un ritmo vertiginoso. Hay unos primeros datos reveladores de la profundidad de los cambios: frente a las 300.000 cabezas que pastaban hace 130 años en los puertos del Pirineo aragonés, ahora hay menos de 100.000. Frente a los 1.000 ó 1.500 pastores trashumantes de entonces, en nuestros días hay poco más de un centenar.

Además de afectar al censo de la cabaña trashumante y al número de pastores, los cambios han alcanzado a todo el sistema. Los traslados de ganado se realizan empleando distintos medios de locomoción: algunos rebaños se desplazan de los pastos estivales a los de invernada caminando, como se ha hecho tradicionalmente, por las viejas cabañeras; otros realizan el viaje trashumante en camión y unos pocos emplean el ferrocarril. Como explica Pallaruelo, hubo un momento, entre 1970 y 1980, en el que las cabañeras cayeron en un desuso casi general. Fueron los años en los que el derribo de la sociedad tradicional alcanzó su punto culminante: se extendió entre los vecinos de los pueblos pirenaicos -y de cualquier zona rural- un sentimiento de absoluto desprecio por todo cuanto se asociaba con un pasado que se consideraba relacionado con la pobreza, la incultura y el aislamiento. Estas actitudes se vieron favorecidas por los consejos de algunos técnicos que, siguiendo criterios economicistas muy arraigados en ciertos sectores académicos españoles, consideraban la trashumancia -y más si los desplazamientos se realizaban caminando- un arcaísmo indigno de existir a finales del siglo XX.

A pesar del acoso, el sistema no sucumbió por completo. Pero en la década de los 70, los ganaderos mantuvieron la costumbre de un modo algo vergonzante: los dominaba la pesadumbre de seguir haciendo algo que iba contra los tiempos y las modas. A mediados de los años 80 esta tendencia parece que comenzó a invertirse. Algunos ganaderos, que en años anteriores habían optado por el camión como forma de transporte, comenzaron a valorar las ventajas del viejo modo de realizar la trashumancia: escogieron los costes del sistema tradicional, las incomodidades del camino y la libertad que el recorrido por las cabañeras les concedía, en detrimento de los consejos y datos técnicos, el precio de los camiones y su experiencia con ellos durante los últimos años, y optaron por volver a recorrer las viejas vías pecuarias con sus ovejas. En la actualidad esta tendencia parece que se ha consolidado. En 1991, los datos indicaban que la mayor parte de los ganados trashumantes oscenses realizaban sus traslados caminando. Algunos combinan esta forma de desplazarse con el uso del camión.

Respecto al flujo de Teruel a Valencia, destacan tres zonas trashumantes en las estribaciones sudorientales de la Cordillera Ibérica, según los profesores Piqueras y Sanchís: la de Gúdar, la de Javalambre y la de Albarracín-Montes Universales, separadas por otros

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

tantos valles o corredores (el del Cella-Jiloca, el del Mijares-Sarrión y el del Turia). La Sierra de Gúdar (macizo de Gúdar, sierras del Pobo y de Palomera). solía aportar más de la mitad de todos los ganados trashumantes que pasaban al País de Valencia. La aportación de Javalambre era la más modesta y venía a representar poco más de la décima parte de todo el contingente trashumante. Y la de Albarracín solía ser tan importante como la de Gúdar, y eso que también se dirigía a Alcuía y Jaén. Se deduce de ello una zonificación del Sistema Ibérico en función del origen-destino de sus trashumantes, que se corresponde con las cuencas hidrográficas, dato muy a tener en cuenta. Así, las divisorias de las aguas actúan como verdaderas “fronteras” ganaderas (hecho subrayado, a mi entender, por la histórica subdivisión de las antiguas Comunidades de Aldeas en sesmas-ríos). El flujo de los trashumantes se produce entre “tierras frías” por encima de los 1.200 m. y “tierras calientes” por debajo de los 400 m., dedicadas al cultivo y que se beneficiaban del estiércol de las ovejas.

En la década de 1950, los pueblos trashumantes de Albarracín y su Comunidad con oveja rasa aragonesa (Pozondón, Tramacastilla, Moscardón, Saldón, Vallecillo, Toril y Masegoso, Jabaloyas y Monterde; en menor grado Terriente y Albarracín) buscaban sus pastos de invernada en todo el Levante, principalmente en la provincia de Alicante (Crevillente) y Murcia, las altiplanicies manchegas y también en número considerable en los valles y vertientes de Sierra Morena. En cambio, los pueblos trashumantes con raza merina (Orihuela del Tremedal, Griegos, Villar del Cobo, Guadalaviar y Frías, parte de los de Terriente y Albarracín) se dirigían a Castilla y Andalucía, a las provincias de Córdoba, Jaen, Ciudad Real y el Campo de Calatrava. Aunque en menor medida, todavía practican estos viajes. Los que partían –década de 1950- a Valencia solían salir de Cella o Santa Eulalia, mientras que los que se dirigían a Andalucía lo hacían en Los Chorros, en Cuenca.

Los trayectos de las vías pecuarias utilizados por los ganaderos de Albarracín y su Comunidad son conocidos gracias a los deslindes practicados en los últimos siglos (1722, 1829...) y publicados en 1906. La Sierra es cabecera de la Real Cañada de Cuenca, del Este o Manchega. Las fracciones anchas de cañadas todavía se conservan en parte en la zona de la sierra, pero en el resto las veredas y cordones están cortados a veces por irrupción de cultivos. La Cañada de los Chorros procede de la Sierra de Albarracín, alcanzando el paraje desde el comienzo de la Vega del Tajo por el Pino de la Magdalena, para llegar a la cuenca del Júcar. Diferentes ramales enlazan con las Cañadas Reales de Húelamo, Jabaga, Beteta, Molina, Cañada del Hoyo, Zafrilla, Salvacañete y la denominada de Serranos. Estas fracciones anchas de cañadas todavía se conservaban en los años 50 en parte en la zona de la Sierra, por un lado, por ser de una importancia grande para el movimiento del ganado trashumante y, por otro, por discurrir dichas vías pecuarias por terreno de monte en el que las roturaciones eran relativamente escasas. Por lo demás, en el resto de la Sierra, las veredas y cordones estaban desdibujados y en muchas zonas los cultivos habían irrumpido totalmente encontrando los ganados las vías cortadas y borras. Otra gran cañada baja desde Jabaloyas, Alobras, Terriente, Toril y Masegoso y Arroyo Frío en dirección a Levante, ramificándose hacia Castellón, Valencia y Murcia.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

CONCLUSION

Nos encontramos ante un doble reto. Por un lado, mejorar el conocimiento histórico de la ganadería y la trashumancia practicada por nuestros ancestros. Y por otro, recuperar su legado y el de las vías pecuarias, que pasan por una coyuntura de fuerte indefensión y peligro de desaparición, si bien el incremento de la sensibilidad y concienciación social hacia este valioso patrimonio público experimentado en los últimos años se ha plasmado también en una mayor protección institucional (Ley/1995 de Vías Pecuarias de España, Proyecto de Ley de Vías Pecuarias de Aragón, pendiente de aprobación en el otoño de 2005). Esto no basta. Es necesario que la Administración Pública dote de recursos humanos y económicos suficientes a los órganos encargados de esta labor. De no ser así, de nada valdrán leyes mejoradas. Todo ello permitiría afrontar su conservación y revalorización con menos pesimismo que solo hace tres décadas. La educación medioambiental y cultural han de impulsar su nuevo uso socioeconómico. Los itinerarios ganaderos aragoneses han sido absorbidos en un alto grado por los campos de cultivo o el monte, lo que no facilita el cotejo con los datos suministrados por las fuentes históricas. No están suficientemente clasificadas, deslindadas ni amojonadas, aunque se está en vías de disponer de una cartografía detallada y completa de las mismas, responsabilidad que recae en la Comunidad Autónoma de Aragón, de quien se espera que gestione y potencie este importante patrimonio público, y en aquellos sectores que, por profesión o admiración, más cerca de ellas se sienten.

En el pasado s. XX la función de las cabañeras y de los trashumantes ha sido despreciada por el sistema productivo imperante y ahora hay que reflexionar, con la perspectiva que da la Historia, si el uso de las vías pecuarias volverá a tener interés económico mediante la práctica de una ganadería extensiva de radio medio, dirigida a la comercialización de productos de calidad y con denominación de origen. Ello implica una tecnología limpia, un bajo consumo de energía y de recursos no renovables, el empleo de materiales locales y la renuncia a costosos transportes rápidos. Un método, en suma, económico y accesible, abordable a pequeña escala, tendente a la autosuficiencia y basado en los mecanismos de autorregulación biológica. A ello se une la necesidad de un uso social respetuoso con el medio ambiente natural, la potenciación del turismo verde y el atractivo del acervo histórico de su patrimonio. Valores culturales y sociales que llevamos en nuestra maleta y que se mantienen vivos gracias a la memoria de tantas gentes que, generación tras generación, han modelado el carácter de nuestro acervo humano. Concluimos con un retazo novelado de la vida de aquellos pastores pirenaicos del tiempo de nuestros abuelos:

“...Y puesto que hasta los más exaltados comprendían que los deseos que abrigaban nuestras almas eran irrealizables y utópicos, y que jamás se cumplirían, deseábamos que al menos uno de nosotros pudiese llevarlos a cabo. Queríamos que un pastor se casase con una heredera, y que comiese bien, y que no pasase frío en el invierno. Sólo eso. Entonces, todos volveríamos a nuestros campos, a nuestros rebaños, a nuestros bosques, a nuestras escuelas y talleres, reconciliados con nuestros destinos. Porque cuando Ramón abrazase a Alba, seríamos nosotros los que la abrazaríamos, y ella es una mujer

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

de verdad, es una esposa, no una mercenaria como Pilar o Jacinta. Sus hijos serían nuestros hijos; y su comida, la nuestra.

Que los dejaran casarse, y así todos nosotros conservaríamos la esperanza de que es posible una vida mejor”.

(Lorenzo Mediano, 1998, *La escarcha sobre los hombros*, Zaragoza).

BIBLIOGRAFÍA.

ARGUDO, J. L., 1995, “El régimen foral histórico aragonés sobre trashumancia ganadera y vías pecuarias”. En: *Actas del IV Congreso Nacional de Derecho Agrario* (Madrid, octubre 1994). MAPA-Ed. Agrícola Española S.A.; C.O.I.A.C.C. Madrid, pp. 323-333.

CANELLAS, Á., 1988, *Diplomatario medieval de la Casa de Ganaderos de Zaragoza*, R.S.E.A.A.P., Zaragoza.

CASTÁN, J. L., 2002, *Pastores turolenses. Historia de la trashumancia aragonesa en el Reino de Valencia durante la época foral moderna*. Ed. del Centro de Estudios sobre la despoblación y desarrollo de áreas rurales (C.E.D.D.A.R.), Zaragoza, 432 pp.

CASTÁN, J. L. y MARTÍNEZ, J. 2002, “Trashumancia en la Sierra de Albarraçín: los estudios y la investigación sobre la trashumancia; la trashumancia, arte pastoricia”. *Revista Trébede*, 60 (febrero de 2002), Zaragoza, pp. 17-28.

FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., 1986, “La crisis de la ganadería aragonesa a fines del Antiguo Régimen: el caso de Cantavieja”. *Revista Teruel*, 75, pp. 95-140. Reed. en FERNÁNDEZ CLEMENTE, E., 2005, *Estudios sobre la Ilustración aragonesa*, Institución “Fernando el Católico”. Zaragoza.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1993, *La Casa de Ganaderos de Zaragoza. Derecho y trashumancia a fines del siglo XV*. Institución “Fernando el Católico”. Zaragoza, pp.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1993, “En pos del agua: la inspección de abrevaderos en las riberas del Jalón y Huerva por los ganaderos zaragozanos (1440)”. *Aragón en la Edad Media, X-XI. Homenaje a la Profesora Emérita María Luisa Ledesma Rubio*. Universidad de Zaragoza, pp. 251-267.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1995 “Las vías pecuarias de la comarca de Cinco Villas”. En: *VV.AA., Los caminos en la Historia de las Cinco Villas*. Centro de Estudios de las Cinco Villas, Ejea de los Caballeros (Zaragoza), pp. 77-121.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1996, *La Casa de Ganaderos de Zaragoza en la Edad Media (siglos XIII-XV)*. Tesis Doctoral. Edición en microfichas, Universidad de Zaragoza, 3254 pp

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1996, “Trashumancia y fiscalidad medieval en el Alto Aragón”. En *Actas del XV Congreso de Historia de la Corona de Aragón*, I, vol. 4: *El poder real en la Corona de Aragón (siglos XIV-XVI)*, D.G.A., Zaragoza, pp. 69-97.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1997, “Ganadería medieval”. *Gran Enciclopedia Aragonesa*, Apéndice III. Ed. Aragonali, Zaragoza, pp. 198-199.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1997, “Un periplo pastoril por Aragón, el país de los Ligallos”. *Catálogo de Exposición La Casa de Ganaderos de Zaragoza. Ocho siglos en la Historia de Aragón* (Zaragoza, Palacio del Justiciazo, 13 febrero-16 marzo 1997). Ed. del Justicia de Aragón, Zaragoza, pp. 53-64.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 1999, “Las vías pecuarias de Aragón. Memoria histórica y

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

futuro abierto”. En MAGALLÓN, M^a. Á. (coord.), Caminos y comunicaciones en Aragón. Institución Fernando el Católico, Zaragoza, pp. 225-247.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2000, “Los serranos de Albarracín y la trashumancia entre Aragón y Castilla en tiempos de crisis (1325)”. Aragón en la Edad Media, XVI. Universidad de Zaragoza, pp. 323-353.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2001, “La Casa de Ganaderos de Tauste. Notas sobre su Historia Medieval y Moderna”. En: VV.AA., Tauste en su historia. I Jornadas sobre la Historia de Tauste (13-17 diciembre 1999). Alcaraván Ed., Zaragoza, pp. 104-171.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2001, “Las marcas y señales de propiedad del ganado en Aragón”. En: revista Temas de Antropología Aragonesa, nº 11, Zaragoza, pp. 216-227.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2001, “Auge y decadencia de la trashumancia en España”. En: GRANDE IBARRA, J. (coord.), Trashumancia, cañadas y desarrollo rural. Actas de las jornadas, Logroño, 10, 11 y 12 de mayo de 2001. CEIP-Fundación Caja Rioja. Logroño, pp. 197-246.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2002, “El Justicia de Ganaderos de Zaragoza en la Edad Media”. En: Actas del II Encuentro de Estudios sobre el Justicia de Aragón (Zaragoza, 18 mayo 2001). Ed. del Justicia de Aragón, Zaragoza, pp. 23-59.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2003, “Las vías pecuarias y las instituciones ganaderas de Aragón en el pasado”. En: MARTÍN CASAS, J. (coord.), Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. Ed. del Organismo Autónomo de Parques Nacionales del Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Conservación de la Naturaleza, Madrid, pp. 55-126.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2003, “La trashumancia en la antigua Corona de Aragón”. En: ELÍAS, L. V. y NOVOA, F. (coords.), Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España. Lunwerg Editores y Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, Madrid, pp. 63-77.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2003, “La transmisión de los saberes ganaderos en Aragón durante la Baja Edad Media”. En: Actas del XVII Congreso de Historia de la Corona de Aragón: “El mundo urbano en la Corona de Aragón desde 1137 a los Decretos de Nueva Planta”. (Barcelona-Lleida, 7-12 septiembre 2000). Patronato de los Congresos de Historia de la Corona de Aragón. Ed. de la Generalitat de Catalunya y la Universitat de Barcelona, Barcelona, vol. II, pp. 651-676.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A., 2004, “La trashumancia en Aragón. Una síntesis histórica” y “La ganadería y la trashumancia en Aragón: una visión historiográfica”. En: CASTÁN, J. L. y SERRANO, C. (coords.), La trashumancia en la España mediterránea. Historia, Antropología, Medio Natural, Desarrollo Rural. Centro de Estudios sobre la despoblación y desarrollo de áreas rurales (CEDDAR), Zaragoza, pp. 23-106; y pp. 107-175, respectivamente.

GRASA, R., 1989, Recopilación bibliográfica del ganado ovino en Aragón. Raza, Rasa aragonesa. Huesca, 714 pp.

HERRAIZ, O., 2000, Régimen jurídico de las vías pecuarias. Ed. Comares, Granada, 624 pp.

SIERRA, I., 1987 (nueva ed., revisada, 2003), Razas aragonesas de ganado. Diputación General de Aragón, col. “Materiales Didácticos”, 4. Zaragoza, 97 pp.

MORENO, J. R., 2002, “La economía de montaña en el Antiguo Régimen: los equili-

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA

brios tradicionales en el Pirineo aragonés”. Ager. Revista de Estudios sobre Despoblación y Desarrollo Rural, nº 2. Publicaciones del Rolde de Estudios Aragoneses-CEDDAR [Zaragoza], 43-80.

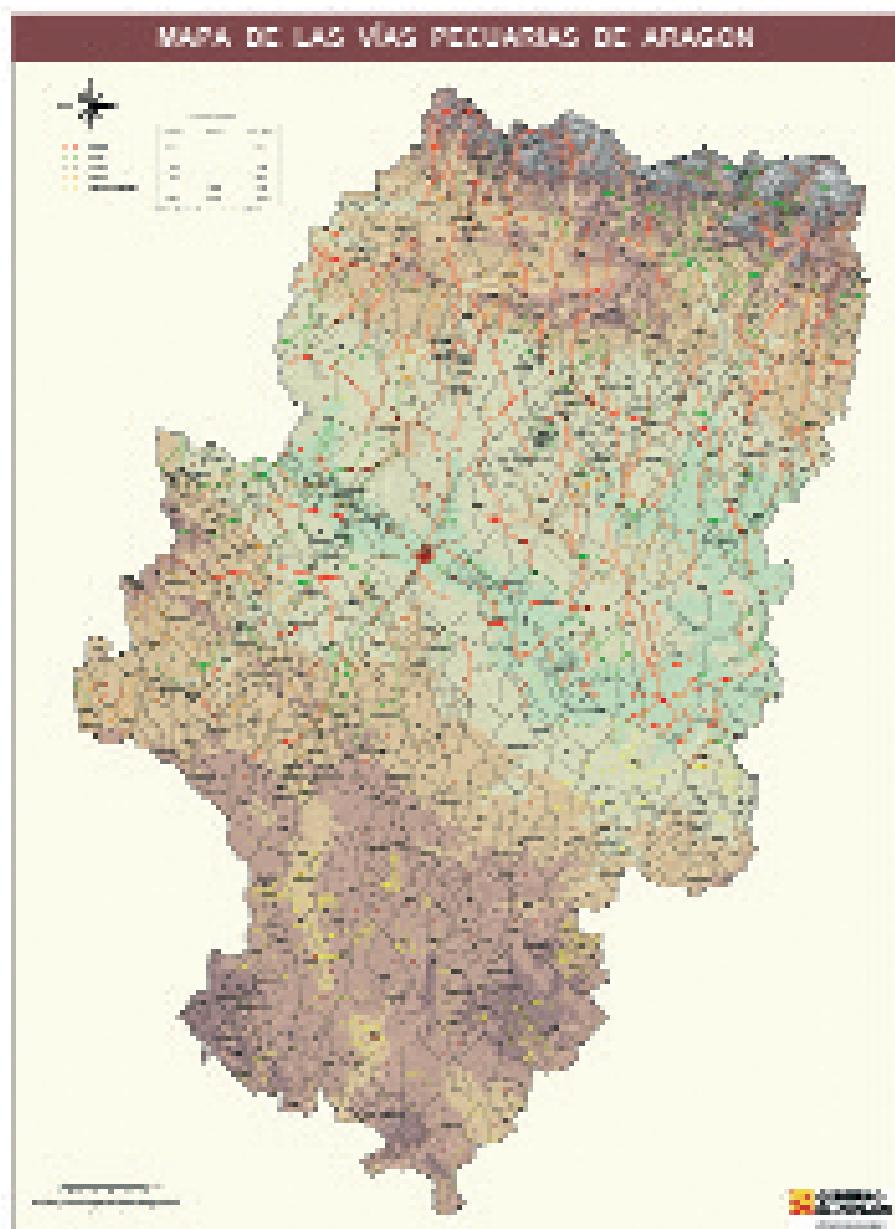
OTEGUI, R., 1986, “Ir a extremar. Algunas prácticas de trashumancia y pastoreo en la comarca del Maestrazgo Turolense”. Kalathos, 5-6, 1985-86 [Teruel], pp. 355-365.

PINILLA, V., 1995, “Crisis, declive y adaptación de las economías de montaña. Una interpretación sobre la despoblación en Aragón”. En ACÍN, J. L. y PINILLA, V. (coords.), Pueblos abandonados. ¿Un mundo perdido?. Zaragoza, Rolde de Estudios Aragoneses, 55-78.

PALLARUELO, S., 1988, Pastores del Pirineo, Ministerio de Cultura, Madrid, 229 pp.

VV. AA., 1997, La Casa de Ganaderos de Zaragoza. Ocho siglos en la historia de Aragón. Catálogo de la Exposición organizada por la Fundación “Casa de Ganaderos” y el Justiciazgo de Aragón (Zaragoza, 13 febrero-16 marzo 1997). Ed. del Justiciazgo de Aragón, Zaragoza, 93 pp.

LAS VÍAS PECUARIAS EN ARAGÓN. UNA RETROSPECTIVA HISTÓRICA



EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

Excma. Sra. Dña. Fuensanta Covés Botella
Consejera de Medio Ambiente. Junta de Andalucía

Señoras y Señores:

Hablar hoy en día de vías pecuarias es hablar de España y de Andalucía, pues la existencia de las mismas en nuestro territorio es una peculiaridad geográfica e histórica que nos diferencia del resto de los países de nuestro entorno, en los que no se da esta verdadera red de caminos por los que ha discurrido nuestro destino desde la época visigoda.

Me atrevo a destacar que la trashumancia en España no estaba motivada únicamente por el trasiego del ganado en busca de pastos, sino por la propia necesidad de intercomunicación, en lenguaje actual, de conectividad, del habitante de la península ibérica, resultado de muchas culturas e influencias y con una necesidad natural de establecer lazos con las comarcas vecinas.

En Andalucía, la vía pecuaria que nos ha comunicado a nivel local, ha contribuido a nuestra universalidad y a la apertura al exterior de nuestro pueblo.

Difícil resistirse en el año del Centenario a nombrar a Don Quijote. Pero, lejos de caer en tópicos, sencillamente, no hubieran sido posibles algunas peripecias de D. Quijote sin las vías pecuarias, sin el verdadero sistema circulatorio por el que fluye la sangre hispana y su impronta aventurera, sociable y solidaria. Cuánto de sabiduría vertió Cervantes en cada uno de los “descansaderos” en los que Don Quijote, deteniéndose en su constante devenir, instruía a Sancho sobre las virtudes de la vida del caballero.

Volviendo a la ruta que nos ocupa, podemos afirmar que el transcurso del tiempo, lejos de dejar inactiva la Red de vías pecuarias, la ha mantenido con mayor o menor vigencia, pero siempre presente incluso en nuestro ordenamiento jurídico.

Tras numerosos antecedentes legislativos, fueron la Ley 22/1974 de 27 de Junio de Vías Pecuarias y su Reglamento aprobado por Real Decreto 2876/78 de 3 de Noviembre, las normas que abrieron nuevos horizontes a las vías pecuarias al definir las como espacios de “uso principalmente ganadero”, un adverbio que supone abrir las viejas vías pecuarias a los nuevos usos con la conexión entre espacios con valores naturales y quizás, desde entonces, con un incipiente concepto del medio ambiente.

Curiosamente, está Ley, criticada justificadamente por hacer mayor hincapié en el “valor dinerario” de las vías pecuarias y en su uso ganadero, también permitió que, sobre todo su Reglamento, iniciase la revolución que confirmó con amplitud después la Ley de 1995.

Se dio un giro de cierta trascendencia en las normas, que facilitó la posibilidad real de que las vías pecuarias pudieran adaptarse a los tiempos sin perder su identidad originaria.

Tras el nuevo reparto competencial derivado de la Constitución de 1978, las vías pecuarias aparecen en los Estatutos de Autonomía con distinta suerte. Las Comunidades Autónomas que acceden a la autonomía por el proceso más breve, Cataluña, País Vasco, Galicia y Andalucía, son las únicas que tuvieron atribuidas, desde el primer momento y de forma exclusiva en sus Estatutos, las competencias en materia de vías pecuarias.

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

En un principio, la Administración Ambiental Andaluza sólo tuvo competencias sobre las vías pecuarias cuando discurrían por espacios naturales protegidos, siendo responsable la Consejería de Agricultura del resto de los trazados.

Esta solución inicial fue pronto superada, aunque aún permanece en alguna Autonomía, pero sí nos indicaba ya el propósito de unir las vías pecuarias a los espacios protegidos y, con ello, a todas las finalidades posibles en un contexto de conservación de la Naturaleza.

Como se advirtió anteriormente, fue la Ley de Vías Pecuarias de 1995 la que proporcionó un escenario distinto y permitió a las Comunidades Autónomas el desarrollo de políticas ambientales que incluyeran las vías pecuarias dentro de una estrategia global en la que el uso por los ciudadanos iba a ser el eje fundamental.

El artículo 1.3 de esta Ley, abría el campo a otros usos de las vías pecuarias que fueran complementarios y compatibles con sus fines y naturaleza originaria. Era el momento del protagonismo de Andalucía puesto que éramos la Región que disfrutaba de mayor cantidad de kilómetros de vías pecuarias, nada menos que 33.000 en sus distintas modalidades.

A ello se unía una realidad palpable. Era inevitable el descenso vertiginoso de la actividad ganadera trashumante en España, sustituidas por nuevas técnicas de aprovechamiento. Tal realidad junto al marco jurídico adecuado, iba a dejar paso al desarrollo de lo que llamamos desde entonces nuevas funciones de la vía pecuaria, y que la van a relacionar de lleno con factores ambientales, sociales, territoriales, urbanísticos o patrimoniales.

La confianza en ese marco jurídico estatal que perfiló la Ley de 1995, movió a nuestra Comunidad Autónoma a optar, no por la aprobación de un texto con rango legal sobre vías pecuarias, sino por un Reglamento aprobado por Decreto 155/1998 de 21 de julio que, tomando las bases de la Ley, establecía una verdadera regulación de las vías pecuarias en Andalucía, abordando todos los aspectos exigidos por las características específicas de nuestro territorio.

Entre los fines de nuestro Reglamento está, primero, “proteger” y “recuperar” las vías pecuarias como Patrimonio Público de Andalucía. Tras ello, había que enfocar su uso por los ciudadanos como complemento a su propia calidad de vida, como instrumento de desarrollo sostenible en las zonas rurales y como herramienta al servicio de la conexión entre los espacios naturales protegidos y, en la medida de lo posible, de éstos con los núcleos urbanos.

Lo que eran bienes públicos en declive, son hoy un patrimonio claramente puesto en valor, y apreciado por todos los sectores relacionados con el medio ambiente, con la economía rural y por los propios habitantes de los núcleos urbanos.

Nuestro Reglamento de Vías Pecuarias nace con vocación de compatibilidad y tratando de no provocar colisiones con otras áreas de actuación. Por eso se apuesta por la desafectación de aquellos tramos de vías pecuarias que discurran por suelos clasificados como urbanos o urbanizables y se opta por la búsqueda de trazados alternativos de forma que será la negociación la que garantice la integridad del patrimonio público a través de un entendimiento que no dificulte tampoco en exceso la planificación urbanística.

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

Siguiendo la técnica de la planificación, nuestro Reglamento contempló la redacción del llamado Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red Andaluza de Vías Pecuarias, y se la encomendó a la Consejería de Medio Ambiente, si bien su aprobación se la reservaba el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

Entonces, se fijaron una serie de criterios que han constituido los pilares, no sólo del Plan, sino de todas las acciones llevadas a cabo por la Consejería en la materia.

En primer lugar, la continuidad de la Red y su integración en la Red Nacional. La continuidad es la razón de ser de las vías pecuarias, aunque nunca a toda costa sino en armonía con la ordenación de territorio. De hecho, en aquellas que discurran por Parques y Reservas Naturales, se acoge la misma solución que la Ley estatal y se supedita su utilización a lo que dispongan los Planes de Ordenación de Recursos Naturales y Planes Rectores de Uso y Gestión.

Otro de los factores sobre el que sustentar el Plan era el propio uso ganadero, siempre a conservar allí donde se produjere y, además, la supeditación a la realidad física como límite obligado.

Cuando encontrábamos un auténtico cambio del paisaje, la vía pecuaria no podía transformarse en un elemento de perturbación de la vida ciudadana. Había que asumir como coste añadido, precisamente, los efectos producidos por décadas de dejación en la vigilancia por la integridad de las vías pecuarias.

En Andalucía, entendemos la vía pecuaria como un beneficio para la ciudadanía, nunca como el problema en sí mismo que pudiera originar su propia existencia reconocida después de largos años. No cabían planteamientos radicales si queríamos contar con la complicidad de los ciudadanos, de las Administraciones y de las Entidades implicadas.

Por último, se reconocía un criterio primordial: “el valor ecológico y la importancia como corredor para la biodiversidad e intercambio genético de las especies faunísticas y florísticas” y la “potencialidad para su uso público y enlace entre espacios naturales de interés”.

Nótese como se introducen dos cuestiones de relevancia.

De un lado la aplicación de las vías pecuarias a la flora y fauna silvestre como garantía de su movilidad, lo cual abre todo un abanico de posibilidades, muy especialmente para las especies cuyo hábitat se ve amenazado por distintas causas y precisan abrirse a nuevas zonas o procrear con ejemplares con códigos genéticos diferenciados.

De otro lado, se concibe la vía pecuaria como conexión entre espacios “de interés”, sin restringir esa función a los espacios naturales protegidos del inventario aprobado por Ley, sino también a los terrenos forestales y otras categorías dotadas de algún reconocimiento que no tiene por qué ser formal sino, incluso, técnico.

Estos cimientos hicieron posible que, mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 27 de Marzo de 2001, se aprobase nuestro Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, instrumento que ha encauzado un proyecto que viene siendo ya emblemático en el contexto de las políticas ambientales que se desarrollan en Andalucía.

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

Hay que destacar ante todo, el esfuerzo, tanto económico como de gestión, que está precisando la puesta en funcionamiento de un Plan de este tipo que contempla una inversión total de cerca de 204 millones de euros durante un plazo de veinte años. Y este esfuerzo está viéndose recompensado con un éxito considerable, principalmente debido a que estamos ante una prioridad de Gobierno, pero quisiera advertir que hay otro factor de extraordinaria importancia a la hora de evaluar resultados.

La recuperación de las vías pecuarias, tanto en Andalucía como en otras Regiones, está abriéndose camino tras haber sufrido la incompreensión generalizada en una primera fase hasta haber llegado a un grado de aceptación que permite trabajar con cierta holgura. Desde los ciudadanos hasta las Administraciones, pocos creyeron en este proyecto en su inicio, y hoy podemos confirmar que este Plan y todas las actuaciones dimanantes del mismo, cuentan no sólo con la anuencia general sino que se ha asimilado por la gran mayoría de los andaluces que entre todos estamos emprendiendo una obra que va a transformar el mundo rural de Andalucía y va a revolucionar el acceso de los ciudadanos a la Naturaleza y el propio uso que se hace de las zonas con valores naturales.

Esto ha sido posible gracias, sobre todo, a la visualización de acciones concretas que han podido advertir los ciudadanos. Hoy disponemos de corredores ecológicos, caminos y veredas habilitados para el discurrir del turismo rural que han puesto a disposición de los visitantes una riqueza paisajística y unas vivencias en el medio natural desconocidas para casi todos. Esto es lo que hace sumarse a los ciudadanos a un proyecto, la propia experiencia personal sobre las virtudes de sus resultados.

Una de las bases para poner en la práctica con acierto el Plan de Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias es el manejo del criterio de la preferencia, cuyo contenido estaba ya en el artículo 8.2 de nuestro Reglamento de Vías Pecuarias.

La Consejería de Medio Ambiente, tras una labor de selección en la que tuvo en cuenta, entre otros factores, si la recuperación era factible, las prioridades ambientales y los usos potenciales, integró a la Red andaluza de vías pecuarias, 24.087 km. lineales de los 33.000 existentes. Tras esta primera depuración, que en modo alguno significa olvidar “sine die” los trazados que no conforman la Red, se continuó la labor con la calificación de determinadas vías pecuarias como “de actuación preferente” para su recuperación, tutela, protección y fomento.

Y precisamente es a través de la planificación ambiental en materia de vías pecuarias y en consonancia con la planificación territorial, como se pone en práctica este sistema de prioridades en la Red, el cual se nutre de los criterios anteriormente expuestos e intenta situar a las vías pecuarias también en el contexto europeo.

No olvidemos que la Red Natura 2000 contempla el establecimiento de corredores ecológicos entre espacios protegidos para facilitar su interconexión siempre que esta sea posible. Y no cabe duda de que, al menos en nuestro país, las vías pecuarias tienen ya en el cumplimiento de esta función un protagonismo evidente. Es más, en Andalucía, decir vías pecuarias es referirse a un corredor ecológico en potencia.

Unido al criterio de la preferencia hay otro factor complementario y que llena de sentido cualquier actuación en este campo. Recuperar una vía pecuaria es un trabajo arduo y costoso, tanto desde el punto de vista material como en sus aspectos jurídicos.

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

Investigación, clasificación, deslinde, amojonamiento, recuperaciones patrimoniales, etc, precisan todo un despliegue de medio materiales y personales que sólo encuentran una justificación.

Esa justificación es la propia utilización futura de la vía, el estudio previo concluyendo que la vía, una vez recuperada, va a ser usada para las distintas finalidades compatibles y complementarias. No tendría sentido la recuperación de un patrimonio como éste si luego no va a ser objeto de uso integral.

Pero es que, además, debemos partir de otra premisa. El uso de una vía pecuaria es lo que garantiza su mantenimiento. Una vía recuperada que no se transita, está avocada a desaparecer nuevamente con el paso del tiempo, la acción de la Naturaleza y la mano del Hombre.

En consecuencia, hemos intentando que nuestro Plan tenga ante todo un sentido práctico y finalista, y su ejecución también esté orientada en ese sentido. En cierto modo, estamos escuchando la voz de la demanda de los ciudadanos para proporcionarles lo que realmente necesitan.

Una vez considerados los diversos criterios de preferencia en razón de las características de cada vía se han establecido tres niveles de prioridad, que comprenden sucesivamente los siguientes periodos: 2001-2010, en el que ahora nos encontramos, ya pasando el ecuador, 2011-2015 y 2016-2020.

El primer grado de prioridad atenderá a 9.857 km. de vía, lo que implica superar el 40% del total de la Red Andaluza, por lo que podemos avanzar que la distinción de prioridades en absoluto conlleva la falta de ambición a la hora de afrontar el proyecto.

De los kms. indicados para la primera programación hay que hacer notar que 4.009 se han calificado de uso ganadero, 6.129 de uso turístico recreativo y 3.176 de uso ecológico. Ello significa que prácticamente el 70% de las vías pecuarias que están siendo objeto de la prioridad 1 (horizonte 2011) se destinarán a usos ambientales.

Eso da idea del giro que se ha producido en Andalucía y de cómo las vías pecuarias se han convertido en factor de importancia para el contacto de los andaluces con su Patrimonio Natural y un elemento primordial para la conservación de la Biodiversidad.

En cuanto a los procedimientos encaminados a la depuración física y jurídica de las vías pecuarias, debemos resaltar sobre todo que Andalucía ha elegido fórmulas que pretenden garantizar la participación de los interesados y de los ciudadanos en general a través del trámite de información pública. Cuando se intenta recuperar, previa clasificación y deslinde, unos bienes que han estado desatendidos durante años por la Administración Pública, es de extraordinaria importancia escuchar las voces que den cuenta de la situación real y de los derechos que se consideran adquiridos.

En todo caso, tal opción coordina con lo que viene siendo el eje de las políticas ambientales que lleva a cabo el Gobierno Andaluz, todas ellas elaboradas y puestas en prácticas buscando la aquiescencia y la colaboración de los diversos sectores de la Sociedad, con el fin de lograr el convencimiento de todos.

Pero hay que tener en cuenta que, en materia de vías pecuarias, nos enfrentamos a sectores de la población con un concepto tradicional de la propiedad rural, aquilatada por el paso del tiempo. Hemos podido comprobar que también tienen un aprecio muy enrai-

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

zado por el medio ambiente que les circunda. Y esa debe ser nuestra fuerza, la demostración de que la recuperación de las vías pecuarias para su uso tradicional y ambiental traerá una mejora del entorno e, incluso, una revalorización de sus propiedades.

Con este afán de escuchar voces procedentes de todos los ámbitos, nos dispusimos a organizar en el 2001 la Conferencia Internacional sobre Vías Pecuarias y Corredores Verdes, que se celebró en Chiclana de la Frontera, Cádiz, los días 21 a 24 de Noviembre. En el seno de la Conferencia nació la Declaración de Sancti Petri, que es hoy un referente de principios sobre los que articular un programa de recuperación de vías pecuarias.

De la Declaración de Sancti Petri, permítanme que destaque la vinculación que realiza de las vías pecuarias con el “desarrollo rural sostenible” y con la educación ambiental de la población. El arco moderno de las medidas de protección del ambiente, tienen en la sostenibilidad y en la educación ambiental sus grandes bazas de triunfo. Por ello, unir las vías pecuarias con estos dos componentes, significa, ni más ni menos, que darles el definitivo giro ambiental a su papel.

Nos habíamos referido a la continuidad de los trazados como el ingrediente principal de la funcionalidad de las vías pecuarias. En este Foro, queremos confirmar la apuesta de Andalucía por el éxito de Proyecto Rever Med, para crear una auténtica Red Verde Europea que permita recorrer el arco mediterráneo de un modo no convencional, sino de cara a la puesta en valor de las zonas rurales.

Como saben, el liderazgo del proyecto ha recaído, con el visto bueno de la Asociación Europea de Vías Verdes, en la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Nuestro mensaje no es sólo el de preocuparnos por la recuperación de una red de vías pecuarias concreta y formada por 10.000 km. lineales, ya merecedora de por sí de la atención de todos. También debemos invocar la creación de una alternativa. Una alternativa cultural, ecológica, turística y educativa que necesita Europa para comenzar una nueva forma sostenible de concebir el ocio y la formación.

Tampoco podemos olvidarnos de la incidencia que puede tener sobre las ciudades, la promoción de una red de vías verdes. Creemos que el equilibrio de las ciudades y de la vida de los ciudadanos en las mismas, pasa por facilitar el contacto con las zonas naturales próximas a los núcleos urbanos. El europeo del siglo XXI no puede restringir su vida a un ambiente de asfalto, polución y estrés.

Debemos demostrar que las civilizaciones en alto grado de desarrollo se van desprendiendo de la deshumanización, siendo ese, precisamente, uno de los índices principales indicativos del progreso.

Siguiendo este axioma, en Andalucía, como prioridad de esta legislatura, estamos desarrollando un programa de “puertas verdes” en las ciudades de más de 50.000 habitantes, que sirvan de acceso real de los ciudadanos a la Naturaleza más cercana. Esta concepción va unida al uso de las bicicletas y al aumento del carril bici, así como a la promoción del senderismo, rutas a caballo etc..

Y también debe, a nuestro juicio, asociarse a la creación y promoción de los Parques Periurbanos, figura que en Andalucía hemos creado por Ley 2/1989 de 18 de julio y que, por tanto, tiene ya una gran solera en nuestra Red de Espacios Naturales Protegidos.

EL NUEVO HORIZONTE DE LA RED DE VÍAS PECUARIAS EN ANDALUCÍA

El Parque Periurbano es aquel espacio próximo a las ciudades que tradicionalmente ha sido lugar de esparcimiento y ocio de los vecinos y conserva valores naturales dignos de protección. Con el Parque Periurbano, la Administración Ambiental de la Comunidad Autónoma busca la colaboración de los Ayuntamientos en la administración de espacios con las características expuestas e íntimamente ligados a un municipio, a veces desde tiempo inmemorial.

Dado que las vías pecuarias encuentran su sentido en el flujo de personas y animales no podemos olvidarnos ni del lugar de origen ni del destino. Las vías pecuarias son parte de un todo y así deben ser entendidas, nunca como un fin en sí mismas sino como integrantes de un cuerpo del que son arterias y venas, cuyo buen funcionamiento da vida otorga energía al sistema.

Frente a las grandes redes de transportes de la civilización moderna en las que la velocidad y el tiempo son vitales para el funcionamiento de la industria y el comercio, oponemos otra forma de desplazarse, otra idea distinta de lo que muchas veces busca el viajero.

Y quizás no estamos inventando nada. Nada que no hiciera Gerald Brenan, caminando por las veredas de la Alpujarra para dejarnos su obra "Al Sur de Granada", o nada que no nos transmitiera ya Antonio Machado, cuando nos contaba cómo prefería viajar en aquellos trenes de entonces, que permitían ir divisoando el paisaje que pasaba al ritmo del traqueteo constante de la vida.

Obviamente no hay nada que inventar. Pero en un mundo tecnificado y sometido a valores económicos como el nuestro, quizás una de las responsabilidades de los Poderes Públicos sea procurar el eterno retorno y la recuperación de todo lo que proporcione bienestar en el más amplio y humanizado sentido del término.

Hoy, Andalucía quiere dar testimonio de su opción por la recuperación de las vías pecuarias transmitiendo un mensaje que brota del cambio en la graduación de los valores. Si conseguimos que las vías pecuarias estén en pleno funcionamiento y sean utilizadas con asiduidad por los ciudadanos, o cumplan su función ganadera o de corredor ecológico, no habremos recuperado sólo un Patrimonio Público que estaba perdido, ocupado o en desuso. También habremos recobrado con nuestro esfuerzo otra forma de entender la calidad de vida, y contribuiremos a lograr lo que realmente buscamos los que apostamos por el progresismo en libertad: un Hombre unido a su Patrimonio Natural y a su Biodiversidad, que no hipoteca su propio futuro y el de próximas generaciones, por conseguir el siempre tentativo beneficio inmediato. Muchas Gracias.

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

Excma. Sra. Doña Rosario Arévalo Sánchez

Consejera de Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha

Desde la más remota antigüedad la necesidad de pastos ha sido una constante necesaria para su supervivencia del hombre, la trashumancia nace como una solución, se aprovecha esta actividad natural para asegurar el alimento del ganado.

El traslado de los ganados originó, a través del tiempo, una compleja red de comunicaciones que hoy día se conocen como Vías Pecuarias, red de caminos pastoriles que adquirieron carácter de itinerarios fijos periódicos.

Su razón de ser y origen se deben a la orografía de la Península Ibérica, con cordilleras orientadas en sentido este-oeste alternando mesetas y profundos valles, que han permitido durante muchos años a los herbívoros salvajes sobrevivir aprovechando los pastos de localidades más calurosas, valles y costas en invierno y los pastos de las frescas montañas en verano.

Con el sedentarismo humano surge la necesidad de desplazar los ganados, aprovechando las rutas naturales, buscando los lugares más adecuados para satisfacer su alimentación.

Pero, históricamente, fue a partir de la invasión visigoda cuando realmente empezó la trashumancia lejana como hoy día la conocemos, estando ya reflejada en el primer código de la Península Ibérica, “Fuero Juzgo Visigodo”.

Es en la Baja Edad Media cuando este movimiento se organiza bajo la tutela de los Reinos Cristianos de la Península Ibérica, adquiriendo dos organizaciones gremiales en Castilla y Aragón, personalidad jurídica propia y competencia jurisdiccional para gobernar y organizar este tráfico ganadero en sus territorios.

El “Honrado Concejo de la Mesta de Castilla” y la “Casa de Ganaderos de Aragón” fueron dotados de una serie de privilegios tanto para el aprovechamiento de los pastos como para el desplazamiento de los ganados, conservaron la red de vías pecuarias permitiendo el traslado de ganados de los pastizales de montaña en verano a los pastos de llanura y baja montaña en invierno manteniendo su máximo esplendor en los siglos XV, XVI y XVII.

Como así demuestra la historia de la humanidad, todo tiene su apogeo y decadencia y es durante el siglo XVIII cuando se manifiesta ya con fuerza la decrepitud de la trashumancia, decrece su importancia frente a la Agricultura y a las cabañas locales estantes, se disuelve, en 1836, el “Honrado Concejo de la Mesta” siendo sustituido a partir de ese momento por una nueva organización denominada “Asociación General de Ganaderos”, que aunque de naturaleza privada, asume desde un principio sus funciones.

Así se inicia un largo declinar de este tipo de bienes que se intentan revitalizar en varias ocasiones destacando en este sentido el Real Decreto de 1924 para la clasificación y deslinde de vías pecuarias se consideran las vías pecuarias como bienes de dominio público, ratificándose así la tendencia existente desde principios de ese siglo XX.

Durante la Segunda República, en 1931, se reintegran a la Administración las facultades delegadas en la Asociación General de Ganaderos, situación ésta que permanece

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

hasta nuestros días.

Otro hecho importante para la historia más reciente de las vías pecuarias es la Organización Administrativa de España en un Estado descentralizado en donde las Regiones, se denominaran a partir de ese momento Comunidades Autónomas, que adquieren plenas competencias en esta materia, así viene recogido en el artículo 149.1.23ª de la Constitución Española que establece la competencia exclusiva del Estado sólo en materia de “Legislación básica sobre montes, aprovechamientos forestales y vías pecuarias”, en el caso de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, según se establece en el artículo 32.2 del Estatuto de Autonomía, se deja la competencia del desarrollo legislativo y la ejecución en materia de montes, aprovechamientos forestales, vías pecuarias, pastos y espacios naturales protegidos en el marco de legislación básica del Estado y, en su caso, en los términos que de la misma se establezca.

La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, asumió por el Real Decreto 1676/84, de 8 de febrero, las funciones atribuidas al Estado, en materia de vías pecuarias, a excepción de la enajenación de terrenos sobrantes en aquellas vías pecuarias cuyo itinerario sobrepase el territorio de la Comunidad.

La propia legislación básica emanada de la Administración General del Estado, Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, en su Disposición Final Tercera, dispone que las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, dicten las disposiciones que sean precisas sobre el desarrollo de esta ley.

En el caso de Castilla-La Mancha este mandato se efectuó a través de la Ley 9/2003, de 20 de marzo, de Vías Pecuarias.

Esta Ley ratifica el dominio público de estos bienes, y recalca que el trabajo de la Administración gestora de estos bienes debe centrarse en su defensa a través de actos administrativos destinados a este fin o bien en aquellos otros que por facilitar una cierta función o un uso conlleven su consolidación.

Con su aprobación se ha creado una herramienta, en principio idónea, para la defensa y ordenación de los distintos usos de las vías pecuarias que atraviesan y recorren esta Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

La Ley define a las vías pecuarias por su uso tradicional, adscribe su titularidad como bienes de propiedad de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, determina los anchos máximos de los distintos tipos y califica los tramos por su situación, itinerario y valor en:

“Especial Interés Natural de la Comunidad”, tramos que discurren por espacios naturales protegidos y montes declarados de utilidad pública, sirven para conectar espacios naturales significativos o posean un especial valor en orden a la conservación de la naturaleza.

“Especial Interés Cultural”, tramos que contengan elementos del patrimonio histórico-cultural y etnográfico o que discurran por las proximidades de terrenos con estas características.

“Especial Interés Socio-Recreativo”, tramos que tengan una elevada aptitud para el uso recreativo.

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

Así mismo define los actos administrativos de creación, ampliación, restitución, delimitación, deslinde, amojonamiento y señalización a efectos de su plena identificación para una mejor y más eficaz defensa jurídica.

En cuanto a las actividades y uso de las vías pecuarias la Ley, determina que el tradicional tránsito ganadero de régimen de trashumancia, transtermitancia y cualquier otro tipo de desplazamiento del ganado para pastar, abrear o pernoctar es el uso común, prioritario y específico de estos bienes. El texto admite que se puedan satisfacer otros usos y servicios, siempre y cuando que por su naturaleza sean compatibles y complementarios con él, dando prioridad a los de tipo ecológico, educativo y social, sobre cualquier otro, cuando discurran por espacios naturales protegidos.

Se define la Red Regional de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha y sus relaciones con la Red Nacional, creando un registro público al cual se asocia el Fondo Documental de estos bienes de dominio público.

El ejercicio sobre las competencias de la gestión y administración de las vías pecuarias de la Comunidad Autónoma la ostenta la Consejería de Medio Ambiente, al tener esta asignadas las potestades en esta materia.

Por otro lado el Gobierno Regional ha establecido, consciente de la importancia de la defensa de los bienes comunes a todos los ciudadanos, en la Revisión del Plan de Conservación del Medio Natural de Castilla-La Mancha, nuestro documento directriz en esta materia, aprobado el día 13 de mayo de 2003 por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, en su línea de actuación "Gestión y administración de Vías Pecuarias", la necesidad de elaborar un Plan de Actuaciones para desarrollar los preceptos contenidos en la Ley 9/2003 de vías pecuarias.

En este documento se enumeran las directrices y se describen de forma genérica las distintas actuaciones que se han de acometer durante el periodo de vigencia de este Plan.

Establece como objetivos la recuperación física y funcional de las vías pecuarias y facilitar, a la sociedad, su uso compatible con el fin por el que fueron creadas.

Las actuaciones descritas y que se deben materializar para alcanzarlos consisten en:

Redacción de nuevas clasificaciones que acrediten la existencia de vías pecuarias.

Modificación de clasificaciones ya existentes y que haya que adaptar a las circunstancias actuales.

Deslindes de vías pecuarias clasificadas.

Amojonamiento de vías pecuarias deslindadas.

Acciones encaminadas a posibilitar el tránsito agrícola y ganadero.

Recorridos de ocio o deporte que no impliquen la utilización de vehículos motorizados.

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

Plantaciones con finalidad ecológica, recreativa u ornamental, de carácter lineal, que puedan llegar a constituir pasillos verdes.

Establecimiento de zonas recreativas.

Otros usos de carácter eminentemente social.

La Revisión de este Plan ha ratificado que la principal amenaza a este patrimonio público es el descenso paulatino del tránsito ganadero. Este hecho ha conllevado su empleo para otros usos muchas veces incompatibles con su preservación, la presencia de intrusiones y ocupaciones hacen peligrar seriamente su integridad principalmente a su paso por las proximidades de núcleos urbanos.

Por ello establece reiteradamente la necesidad de actuaciones de gestión y administración, dirigidas a garantizar la defensa y el uso público mediante la:

- Potenciación de las actuaciones destinadas a defender la integridad de las vías pecuarias, clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización.

- Adecuación de las vías pecuarias para el desarrollo de usos socio-recreativos en los tramos cercanos a núcleos urbanos.

- Aislar las vías pecuarias colindantes con infraestructuras que puedan afectar su uso.

Además marca nuevas directrices para asegurar su adecuada conservación, así como la de los valores ambientales o culturales que poseen insistiendo en la ejecución de actuaciones de revisión periódica de los trazados, procediendo a la limpieza de obstáculos, restauración de infraestructuras y entornos, y adecuación de tramos si se estima necesario.

También otorga a estos bienes un importante valor ambiental dando indicaciones para favorecer el desarrollo de los procesos ecológicos a través de:

- Potenciar su empleo como corredores ecológicos, cuando sea idóneo, pudiendo llegar a realizarse acciones de manejo del hábitat o plantaciones acordes con este objetivo.

- Adecuar aquellos tramos declarados de Especial Interés Natural.

Tampoco olvida los valores sociales, económicos, ambientales, recreativos y científicos mediante el fomento de actuaciones de educación ambiental relacionadas con las vías pecuarias, así como aquellas otras actividades que destaquen por sus valores culturales.

Por lo tanto el objetivo de este Plan no puede ser otro que cumplir el mandato efectuado por Consejo de Gobierno de Castilla-La Mancha al aprobar, el 13 de mayo de 2003,

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

por Acuerdo la Revisión del Plan de Conservación del Medio Natural de Castilla-La Mancha, y en virtud de ello planificar y organizar el desarrollo y materialización de las actuaciones enmarcadas en este documento.

Dentro del ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha existe la Red Regional de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha que posee una longitud y superficie estimada superior a 12.500 Km. y 50.000 ha lo que supone el 0,6 % de la superficie regional, de las cuales se encuentran clasificadas, es decir ratificada su existencia 11.686 Km. y 48.729 ha, el 92 % tanto en longitud como en superficie.

Ciudad Real (31 %) es la provincia que cuenta con más longitud y superficie de vías pecuarias, seguida por Toledo (23 %), Cuenca (18 %), Albacete (16 %) y finalmente, Guadalajara (12 %). Más del 50 % de este conjunto lo constituyen las Cañadas Reales que atravesando la Región unen los pastizales del norte y sur tanto de esta Región como de otras colindantes.

En esta extensa Red la Administración de Castilla-La Mancha debe acometer unas acciones, que por sus propias características han de ser ejecutadas por la Dirección General de Medio Natural y, que son reflejo de las definidas en el documento de Revisión y que desarrollan mediante las siguientes actuaciones:

- 1.- Desarrollo normativo de la Ley 9/2003 de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha.
- 2.- Actualizar el Inventario General de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha.
- 3.- Establecer la Red Regional de Vías Pecuarias y la señalización de todas las vías que la componen.
- 4- Crear el Fondo Documental asociado a un Registro Público.
- 5.- Establecer un Sistema de Información Geográfico de Vías Pecuarias.
- 6.- Inventariar los tramos de vías pecuarias de Especial Interés.
- 7.- Fomentar actuaciones de Educación Ambiental.
- 8.- Inventariar los tramos de vías pecuarias que tengan interrumpida su continuidad.

Y dentro de su ámbito territorial cada Delegación Provincial de Medio Ambiente, a través del Servicio de Medio Natural adscrito a la misma, procederá a ejecutar las acciones que se indican y entre las que destacan los trabajos de defensa de la propiedad que se efectuarán con preferencia sobre las Cañadas Reales incluidas tanto en la Red Nacional y como Regional de Vías Pecuarias:

a.- Para garantizar la defensa de las vías pecuarias:

- Clasificación de las vías pecuarias de 146 términos o sus anexos en donde no exista o se detecte necesaria su modificación con una longitud aproximada de 1.515 Km.

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

- Clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de 1.579 Km. en 150 términos en:

Cañada Real de los Murcianos y Cañada Real de Cuenca a Cartagena en todo su recorrido en la provincia de Albacete.

Cañada Real Conquense, de Cuenca o de los Serranos, Cañada Real Soriana Oriental y Cañada Real Segoviana, en la provincia de Ciudad Real.

Cañada Real Conquense, o de los Chorros y sus ramales Cañada Real de Rodrigo Ardaz y de comunicación con la Sierra de Albarracín, Cañada Real Soriana Oriental y Cañada Real del Reino de Valencia

Cañada Real Soriana Oriental en la provincia de Guadalajara.

Cañada Real Segoviana, Cañada Real Leonesa Occidental, Cañada Real Leonesa Oriental y Cañada Real Soriana Oriental en la provincia de Toledo.

Deslinde, amojonamiento y señalización de 490 Km de vías pecuarias en 17 términos municipales de:

Albacete, Almansa, Hellín, Villarrobledo, en la provincia de Albacete,

Ciudad Real, Puertollano, Alcazar de San Juan, Tomelloso, Valdepeñas y Manzanares en la provincia de Ciudad Real.

Cuenca y Tarancon en la provincia de Cuenca.

Guadalajara, Azuqueca de Henares y Horche en la provincia de Guadalajara.

Toledo y Talavera de la Reina en la provincia de Toledo.

b.- Para la mejora de sus usos actuación en 500 Km.:

- Adecuación a usos socio-recreativos de aquellas vías pecuarias cercanas a los grandes núcleos de población de la Región o en tramos de Especial Interés Socio-recreativo en donde este uso sea compatible.

- Aislamiento de la vía pecuaria, en aquellos casos que sean colindantes con otras infraestructuras que signifique, por motivo de accidentes, riesgo para distintos los usos de la misma.

- Asegurar su adecuada conservación, así como de los elementos ambientales o culturalmente valiosos que posean y fomentar los valores sociales, económicos, ambientales, recreativos, culturales y científicos, especialmente en la Cañada Real de Andalucía, también conocida como Camino de Aníbal, vías pecuarias existentes en las proximidades del Nacimiento

PLAN DE ACTUACIONES EN VÍAS PECUARIAS DE CASTILLA-LA MANCHA

del Río Mundo, las próximas a los núcleos históricos de Alarcos y Calatrava, vías pecuarias que atraviesan o están en las proximidades de los Parques Nacionales de Cabañeros, Tablas de Daimiel, Parque Natural de las Lagunas de Ruidera, Serranía de Cuenca, Parque Natural del Alto Tajo, Villa Romana de Carranque, y otros espacios protegidos.

Así mismo este Plan establece como actuaciones preferentes:

La realización de las clasificaciones de aquellos términos municipales en donde la misma no este realizada.

La clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de todas las Cañadas Reales que atraviesan Castilla-La Mancha y así se designen como tales en la Red Nacional de Vías Pecuarias.

El presupuesto estimado de estas actuaciones elaborado de acuerdo con los costos que en la actualidad tienen acciones similares resulta cercano a los 18 millones de Euros desglosados en:

Actuaciones de carácter Regional	3.000.000€
Clasificación términos municipales (anexos)	1.666.500€
Deslindar y amojonar Cañadas Reales.	7.349.000€
Deslindar y Amojonar los principales términos municipales	2.900.000€
Conservación de Vías Pecuarias	3.000.000€
TOTAL	17.915.500€

Los trabajos que comprende este plan se desarrollarán a lo largo del periodo 2.005 – 2.012 con la estimación expresada en €:

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1.815.500	2.000.000	2.100.000	2.200.000	2.300.000	2.400.000	2.500.000	2.600.000

Estas acciones están encuadradas en la medida 3.9 Silvicultura del programa operativo en vigor para Castilla-La Mancha por lo tanto serán financiadas en el periodo 2004 - 2006 por Fondos FEOGA-Orientación (65%), Administración General del Estado - Ministerio de Medio Ambiente- (17,5 %) y Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha – Consejería de Medio Ambiente- (17,5 %).

A partir del año 2.007 se estará a lo dispuesto en la normativa comunitaria y española en vigor para ese periodo.

Así mismo y con carácter especial se podrán establecer convenios con otras entidades tanto públicas como privadas con el objeto de acometer acciones contempladas en este Plan.

LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

Excmo. Sr. D. Francisco Javier López Iniesta.
Consejero de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura

Las vías pecuarias, bienes de dominio público, son un patrimonio económico, histórico, social y actual a conservar. Durante siglos las vías pecuarias han canalizado los desplazamientos cíclicos del ganado entre los pastos de verano de las montañas septentrionales y los invernaderos, los pastos de invierno, de las llanuras del sur. Consecuencia de las fuertes diferencias estacionales de la península, la trashumancia tejió en el territorio de la Península Ibérica un extenso sistema de comunicaciones, que todavía hoy subsiste a lo largo de 125.000 kilómetros y más de 400.000 hectáreas, y que se distribuye por 39 provincias y 12 Comunidades Autónomas.

1. LAS VÍAS PECUARIAS EN EL CONTEXTO NACIONAL Y REGIONAL

Aunque el uso al que se han adscrito tradicionalmente ha sido el tránsito ganadero, no es menos cierto que en el momento actual su utilización para tal objetivo ha decrecido. La trashumancia que aún permanece, se ha modificado en gran parte por el uso del transporte por carretera, de modo que, en la práctica el empleo de la red de caminos pecuarios para los grandes desplazamientos ha disminuido, a la misma vez que se ha incrementado su uso en régimen de trasterminancia para el desplazamiento entre términos de regiones muy próximas o municipios limítrofes.

Asimismo, otros factores han contribuido a acelerar la alteración de las vías pecuarias, por una parte, en las zonas más urbanas los principales impactos, intrusiones por infraestructuras, procesos de urbanización, interrupciones de trazado, deterioro ambiental y paisajístico, etc., son producto de una ocupación excesiva e indiscriminada del territorio, por otro lado, en el ámbito rural, sometido a un progresivo proceso de reducción de las actividades agrarias, los problemas están más relacionados con el intrusismo por cerramientos, apropiaciones y circulación motorizada de vehículos.

Este estado de progresiva degradación en el que se encuentran las vías pecuarias, debe contribuir a la búsqueda de soluciones y a la toma de decisiones que contribuyan a frenar este proceso.

En el caso de Extremadura la situación de los más de 7.200 kilómetros de vías pecuarias, con una superficie aproximada de 30.000 hectáreas, que discurren el territorio extremeño es francamente mejorable, sobre todo en los aspectos relacionados con las ocupaciones ilegales y el estado físico de las propias vías y sus espacios asociados.

Las posibilidades de las vías pecuarias en el ámbito de la Comunidad Autónoma son muy amplias, y pueden desempeñar un vínculo dinamizador del mundo rural.

Estas rutas cañadiegas, en el caso de Extremadura y dentro del contexto Nacional, discurren por zonas de gran valor natural y paisajístico. Los dos parques naturales de Cornalvo y Monfragüe, están surcados por estas rutas. Ofreciendo al visitante inmejorables sensaciones del entorno extremeño.

Los recursos históricos también quedan enclavados en el transcurso de este dominio

LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

público. No podemos olvidar los puentes de origen romano, como el de Alcántara o el de Mérida, en la Cañada Real de Gata o la Cañada de Santa María de Araya, respectivamente.

Así mismo, las potencialidades relacionadas con los usos compatibles y complementarios se muestran variadas. Los recorridos para senderistas, cicloturistas o rutas a caballo pueden utilizar numerosas vías pecuarias interconectadas entre sí. Originando rutas circulares u otras de lineales. Por ejemplo, en los alrededores es muy frecuente el uso de la Cañada Real del Casar, Puerto del Pico, Cordel de la Enjarada, Vereda del Lavadero de Lanas y el Cordel de Malpartida. Sirviendo esta ruta para acercar el mundo urbano al rural. Discurriendo a su paso, el puente romano de Valdesalor, la reserva natural del río Ayuela o el Lavadero de Lanas de Malpartida de Cáceres, de gran importancia en el siglo XVIII y en la actualidad convertido en museo arte moderno Wostell y Centro de Interpretación de la trashumancia.

Dentro de los usos complementarios podemos incluir las plantaciones lineales o reforestaciones de áreas deterioradas. Las zonas recreativas próximas a los núcleos de población puede dar una dimensión a las vías pecuarias más acorde con los tiempos actuales, sin olvidar los usos tradicionales, que siguen teniendo importancia sobre todo, en el Cordel del Valle, uniendo las Comunidades Autónomas de Extremadura y de Castilla y León.

2. EL PROGRAMA REGIONAL DE VÍAS PECUARIAS 1994-1999

Teniendo en cuenta que el medio más adecuado para conservar este importante patrimonio es utilizarlo racionalmente, se plantea revitalizar su uso como soporte para distintos tipos de actividades compatibles y complementarios con el tránsito ganadero, de modo que las vías pecuarias no se conviertan en reliquias del pasado, sino en espacios activos y multifuncionales.

El 24 de marzo de 1995 se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, mediante la cual el Estado ejerce sus competencias normativas en esta materia. En su exposición de motivos se recoge la necesidad de articular un nuevo régimen jurídico que garantice la preservación de este legado histórico de interés capital, único en Europa, y contempla como novedad más significativa, la definición de usos compatibles y complementarios, siempre en relación con el tránsito ganadero, poniendo las vías pecuarias al servicio de la cultura y esparcimiento ciudadano y al mismo tiempo las convierte en un instrumento más de la política de conservación de la naturaleza.

Ante este contexto, la Comunidad Autónoma de Extremadura ha decidido poner en práctica un programa concreto de conservación y adecuación de las vías pecuarias.

En 1994 la Junta de Extremadura estudió junto con el MAPA y la Comisión Europea un Programa Operativo de Agricultura y Desarrollo Rural en el período 1994-99, dentro del Marco Comunitario de Apoyo y financiado por el FEOGA Orientación.

El hecho de que dentro del Programa, la Junta de Extremadura propusiera la medida relativa a la recuperación de las vías pecuarias, se debe a tres motivos fundamentales: el primero es la necesidad como ya se ha indicado anteriormente, de recuperar ese patrimonio natural y cultural que en la C.A. de Extremadura tiene una gran potencialidad; un segundo motivo es el carácter público de las vías pecuarias

LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

que se está viendo amenazado por las ocupaciones ilegales y por último, la realidad de que Extremadura es una región fundamentalmente agraria y la dependencia de la Política Agraria Común ha hecho surgir un nuevo modelo de desarrollo alternativo o complementario a esa fuerte política, cuyos programas de aplicación en Extremadura se ha llevado a cabo esencialmente mediante las iniciativas LEADER y PRODER, impulsados seriamente desde la Consejería de Desarrollo Rural, y en los que se busca la revitalización de ciertos recursos, entre los que están las vías pecuarias.

Con fecha 1 de octubre de 1996, salió a la luz el Decreto 143/1996, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, siendo la primera legislación autonómica sobre la materia. En la actualidad, el Decreto 49/2000 constituye el Reglamento Extremeño sobre Vías Pecuarias.

Las actuaciones más relevantes realizadas dentro del programa 1994-1999, se indican a continuación:

Inventario de las vías pecuarias de Extremadura

Es un proyecto cuyo objetivo ha sido realizar un inventario exhaustivo, con descripciones precisas sobre longitud, trazados, anchuras, usos, lugares anexos, estado de situación, etc., recopilando y analizando toda la información relativa a expedientes administrativos (deslindes, clasificaciones, actas de amojonamiento, ocupaciones, etc.), estadísticas, cartografía, y otras publicaciones que se encuentran en todos los Organismos e instituciones relacionados con la materia.

Con la información obtenida sobre plano y sobre fichas, se ha realizado una base de datos para su integración como información alfanumérica en un Sistema de Información Geográfica (SIG), además de reflejar en la serie de vías pecuarias existente la base cartográfica sobre las hojas del M.T.N. 1/50.000 del S.G.E. en formato digital.

Clasificación de las vías pecuarias de 80 términos municipales de Extremadura

Existían 80 términos municipales, principalmente ubicados en el norte de la provincia de Cáceres, que teniendo conocimiento de que siempre han tenido una red en esos términos de vías pecuarias se encontraban sin clasificar. Por tanto, se hizo completamente necesario proceder a su clasificación, dado que es el acto administrativo previo y fundamental para restituir como bienes de dominio público las vías pecuarias que atraviesan esos territorios.

Creación del Fondo Documental de Vías Pecuarias de Extremadura

El Título III del Reglamento Extremeño sobre Vías Pecuarias, explica la necesidad de realizar y disponer de un archivo histórico de vías Pecuarias, recopilando toda la documentación existente en todos los Organismos Públicos y Privados, así como la de los fondos de la Junta de Extremadura, con el fin de divulgar la documentación de las vías pecuarias de la región y facilitar el acceso al mismo, para todas aquellas instituciones, investigadores y personas que lo necesiten.

LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

Deslinde, amojonamiento y recuperación de la Cañada Real Soriana Occidental desde Badajoz a Cáceres

Fue un ambicioso proyecto que se llevó a cabo en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente (MIMA). El proyecto consistió en el deslinde, amojonamiento y la posterior eliminación de las intrusiones de los 100 kilómetros de la Cañada Real existente entre Badajoz y Cáceres y anexos. En una segunda fase programar un plan de conservación y mantenimiento de la Cañada, a través de la recuperación de los albergues existentes, puntos de agua, acondicionamiento de descansaderos, etc., de modo que pueda ser utilizada para futuros proyectos relacionados con el turismo rural, como rutas a caballo, cicloturismo, senderismo, etc.

3. PROGRAMA 2000-2006

Terminado el período anterior, y conseguidos gran parte de los objetivos marcados, en este momento la Junta de Extremadura está inmersa en el Programa Operativo 2000-2006, en el que se están realizando los siguientes proyectos.

Deslinde y amojonamiento de la red regional de vías pecuarias

Sin el deslinde y amojonamiento, no se podrá efectuar una adecuada gestión de estos bienes públicos, ni por tanto la recuperación ni conservación de esta red. "Figura 1".

Proceso de recuperación de las intrusiones detectadas en los deslindes

Con una tipología previa de tales intrusiones y una normativa legal elaborada al efecto.

Elaboración de un estudio sobre la red recuperada

Estableciendo una puesta en valor de la misma, ordenada en el tiempo y en el espacio, considerando los usos alternativos que contempla la normativa actual.

Creación de un Archivo Histórico

Con toda la documentación recopilada y elaborada en los dos períodos, para ponerlo a disposición de las asociaciones e instituciones interesadas. Incluyendo el Archivo de la Asociación de Ganaderos del Reino. Completando de esta manera el Archivo iniciado en el periodo anterior.

Elaboración de publicaciones al final del proceso

Incluyendo el estado actual de la Red regional de Vías Pecuarias y su utilización. Por último, se está realizando una página web, en la que se incluirá gran parte de la información que se dispone en la actualidad en el inventario de vías pecuarias.

La inversión total para el citado período es de 7.212.145 euros. "Figura 2".

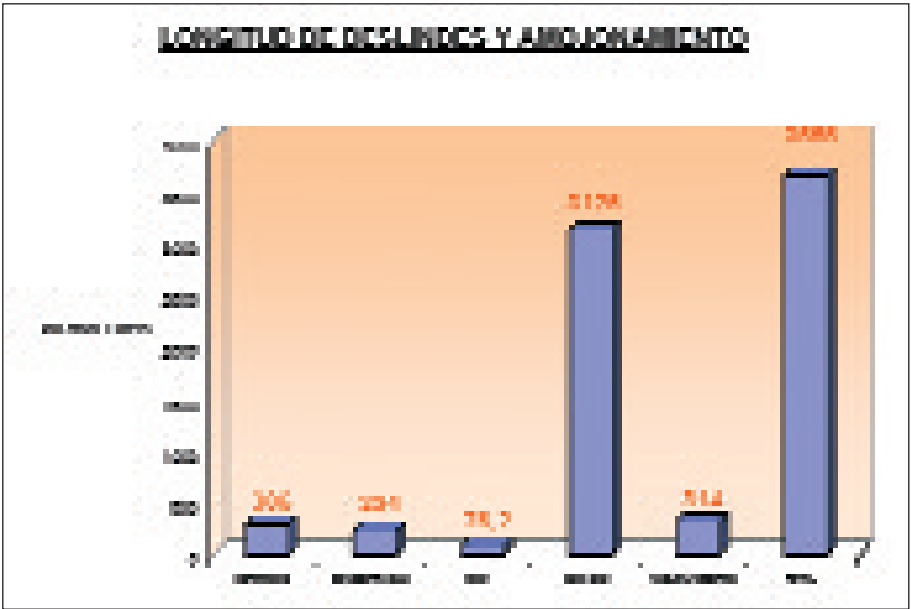
LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

4. PERSPECTIVAS DE FUTURO DE LAS VÍAS PECUARIAS

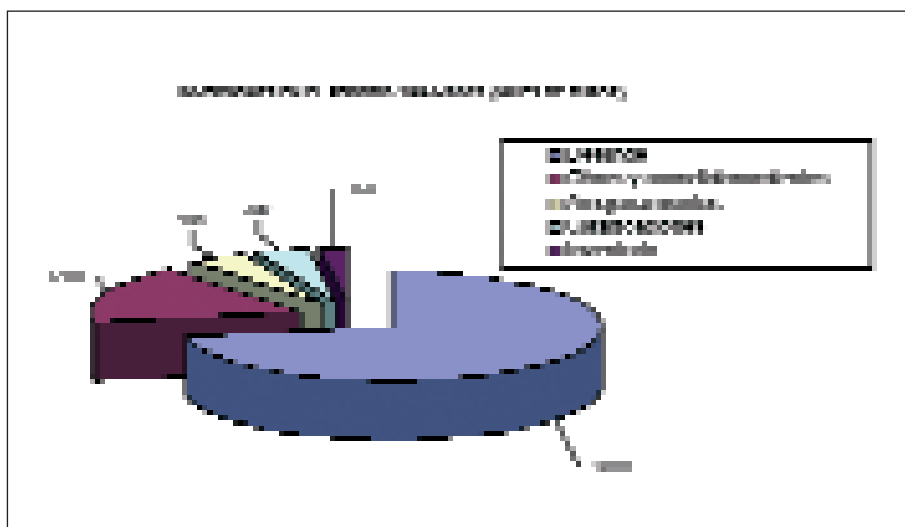
La necesidad de la sociedad actual, demandante de actividades relacionadas con la naturaleza (senderismo, cabalgada, cicloturismo...), y en general, de espacios libres, tan limitados en el ámbito urbano, hacen de las vías pecuarias la única y principal vía de penetración en éste medio rural, así como de conexión entre zonas urbanas.

La puesta en valor ó revalorización de las vías pecuarias, las convierte, aparte de su condición de bienes de dominio público, en bienes de consumo ó espacios mercancía. Es el camino a seguir para su reconversión de un uso específicamente ganadero, en espacios de ocio, que permiten el desarrollo de actividades físico-lúdico-deportivas, implantadas en el medio rural.

Por último, la demanda de la Sociedad y la propia Administración pondrán en marcha el proceso de ordenación y recuperación de rutas singulares, que potencialmente tengan interés desde el punto de vista económico, social y cultural. “Foto 1”



LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS



Una de las formas de recuperación y puesta en valor es la reforestación de tramos de vías pecuarias, como la Cañada Real Leonesa Oriental en Alía (Cáceres) y realización de albergues, corrales y embarcaderos en lugares de paso de trashumantes y que también aprovechan los ganaderos lugareños.

LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS



LAS VIAS PECUARIAS DE EXTREMADURA: IMPORTANCIA, RESULTADOS Y PERSPECTIVAS

La realización de áreas de ocio y la práctica de deportes al aire libre en vías pecuarias son actividades complementarias y compatibles al uso ganadero, cada vez menos frecuente.



Deslinde, amojonamiento y señalización del corredor Cáceres-Badajoz en convenio con el Ministerio de Medio Ambiente





Puente ganadero sobre el arroyo de la Vid en Torrejón el Rubio (Cáceres), dentro del Parque Natural de Monfragüe



Cañada Real Leonesa Occidental en Talayuela (Cáceres) con una anchura media de 300 m a lo largo de 10 Km, convirtiéndose en un auténtico pastizal alargado.

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

José Manuel Mangas Navas

Jefe del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal

**(Adscrito a la Subdirección General de Política Forestal y Desertificación,
Dirección General para la Biodiversidad). Ministerio de Medio Ambiente.**

I

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, fiel a su lacónico pero expresivo preámbulo, reúne en su texto normativo varias notas que la singularizan, aunque tal vez la más definitoria sea la que le confiere su neto carácter conservacionista.

En efecto, afirmada la naturaleza demanial de las vías pecuarias, y atribuidas su titularidad a las Comunidades Autónomas (art. 2), encomienda a éstas las potestades ordinarias de administración y gestión sobre las mismas (art. 3), de entre las cuales se sigue destacando –porque las reconoce y define- el acto de clasificación (art. 7), estipulándose al respecto que “las vías pecuarias no clasificadas conservan su condición originaria y deberán ser objeto de clasificación con carácter de urgencia” (Disp. ad. 1ª.).

Supuestas ya reconocidas mediante los oportunos expedientes de clasificación, la Ley reivindica con firmeza los terrenos usurpados a las vías pecuarias, y a tal fin habilita un deslinde resueltamente restitutivo, cuya aprobación declara la posesión y titularidad a favor de la Comunidad Autónoma, dando paso al amojonamiento y sin que las inscripciones registrales puedan prevalecer frente al demanio, pudiéndose rectificar las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde (art. 8). Además, preserva la red viaria en su conjunto, pues lejos de seguir las directrices tradicionales de ir segregando total o parcialmente las vías poco o nada transitadas por la ganadería, y ya en armonía con los nuevos usos, restringe al máximo la desafectación demanial (art.10), quedando relegada a los terrenos que no sean adecuados para el tránsito del ganado ni sean susceptibles de los usos compatibles y complementarios a los que se refiere dicha Ley (art. 16 y 17).

Para coadyuvar en estas tareas, la Ley faculta a la Administración General del Estado -actualmente, Ministerio de Medio Ambiente, de acuerdo con lo dispuesto en el R. Decreto 562/2004, de 19 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales- para cooperar con las Comunidades Autónomas en el aseguramiento de la integridad territorial y adecuada conservación del dominio público pecuario, y a este respecto “podrá instrumentar ayudas económicas y prestar asistencia técnica para la realización de cuantas acciones redunden en la consecución de la citada finalidad” (art. 3.2).

Además, abundando en su impronta conservacionista, la Ley reconoce que ciertas vías pecuarias revisten interés general, y, en este sentido, las agrupa en la denominada Red Nacional, una creación ex novo a la que confiere un grado de protección adicional que –Administración General mediante- podría calificarse de cautelar (art. 18).

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

II

La Comisión de Medio Ambiente, del Congreso de los Diputados, aprobó en 11-11-1998 una Proposición no de Ley sobre vías pecuarias en la que se dice: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan Nacional de Recuperación de Vías Pecuarias, determinando la Red Nacional de Vías Pecuarias y concretando los instrumentos a los que ha de ajustarse la cooperación interadministrativa, prevista en el artículo 3.2 de la Ley 3/1995 de Vías Pecuarias”.

Pues bien, al amparo de las competencias que confiere la Ley 3/1995, y en cumplimiento de la Proposición no de Ley de 1998, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, ha ido implementado un Programa, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la determinación y recuperación de las vías pecuarias -particularmente las integradas en la Red Nacional-, cuyas realizaciones más significativas al momento presente se concretan en las actuaciones siguientes:

1/ Determinación de la Red Nacional

El citado artículo 18 establece que en la Red Nacional de Vías Pecuarias “se integran todas las cañadas y aquellas otras vías pecuarias que garanticen la continuidad de las mismas, siempre que su itinerario discurra entre dos o más Comunidades Autónomas y también las vías pecuarias que sirvan de enlace para los desplazamientos ganaderos de carácter interfronterizo” (Aptdo. 1); todo ello, además, sin perjuicio de ulteriores adscripciones, ya que “podrán incorporarse a la Red Nacional, a petición de las Comunidades Autónomas, otras vías pecuarias que, discurriendo por sus territorios respectivos, estén comunicadas con dicha Red” (Aptdo. 2).

De esta suerte, y tal como se infiere de su definición, a la Red Nacional se adscriben dos categorías de vías pecuarias per se –por su condición de intercomunitarias o de interfronterizas-, esto es, un primer contingente que además es susceptible de ser ampliado con una tercera categoría, la de aquellas otras vías que hallándose conectadas con las anteriores se estima conveniente incluirlas en la Red.

Con la preservación del primero de los citados grupos –el de las grandes vías intercomunitarias- no sólo se garantiza el desplazamiento de todos los ganados trashumantes, independientemente de sus lugares de origen y de destino, sino que también se favorece la cohesión territorial y la transmisión de cultura. Tal objetivo se cubre en el ámbito de la antigua Corona de Castilla con las denominadas Grandes Cañadas Reales de la Mesta y sus ramales.

Ahora bien, fijar las grandes rutas de la trashumancia mesteña –esto es, cartografiar sus itinerarios-, conlleva adentrarse en los entresijos de la historia, y, por consiguiente, comparar estudios e investigar archivos, y, a la postre, datar los resultados obtenidos, ya que los trazados viarios han estado siempre sujetos a las contingencias de cada momento y lugar. Así pues, las que con carácter oficioso se han venido considerando como Grandes Cañadas Reales de la Mesta (CEOTMA-ICONA, 1981), tienen su referencia inme-

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

diata en los expedientes de clasificación de vías pecuarias (1924-1980/85), que, apoyados en la memoria local, encuentran su fundamento histórico en el Archivo de la Asociación General de Ganaderos (informes de visitantes de cañadas, relaciones de ganaderos) y en el más remoto Archivo de la Mesta.

Con los datos de su clasificación legal, debidamente contrastados en campo (FEPMA, 1996) y oportunamente trasladados a cartografía digital (1999-2000) se ha procedido a identificar los trazados de las referidas Grandes Cañadas Reales de la Mesta, que, por lo que se ha apuntado y otras consideraciones varias, tiene cierto grado de convencionalismo –aunque no más que el necesario–, precisamente el que conlleva seleccionar el origen, trayecto y final de algunas líneas singulares de entre la compleja red viaria, y hacerlo a pesar de las múltiples denominaciones locales con las que frecuentemente se conoce una misma ruta trashumante. He aquí la sucinta relación de Grandes Cañadas Reales de la Mesta que, sin perjuicio de ulteriores revisiones, y con información a las Comunidades Autónomas, está previsto reciba sanción oficial al amparo de la facultad conferida en la Ley Básica (Disp. final 3ª). Dichas vías, con sus longitudes aproximadas, son éstas: C.R. de la Plata o Zamorana (560 km), C.R. Leonesa Occidental (877 km), C.R. Leonesa Oriental (732 km), C.R. Burgalesa (577 km), C.R. Segoviana (747 km), C.R. Galiana (300 km), C.R. Soriana Occidental (346 km), C.R. Soriana Oriental (1.150 km) y C.R. Conquense (588 km).

El segundo grupo viario de la Red Nacional incluye a todas las vías pecuarias que, con independencia de su rango, conectan con territorios contiguos de los Estados limítrofes, supuesto que en la actualidad se contrae a Francia y a Andorra, toda vez que puede presumirse su prescripción en lo que respecta a Portugal, conforme se fueron extinguiendo las entidades jurídicas –como la mancomunidad de pastos entre Encinasola y Moura (Huelva-Baixo Alemtejo)– sobre las que se apoyaban.

Las vías de interconexión España-Francia interesan a las Comunidades Autónomas de Navarra, Aragón y Cataluña (FEPMA, 1996), aunque las más importantes –con soporte en convenios de compascuidad– afectan a la primera de ellas, algunas de las cuales ya fueron objeto de reconocimiento en el Tratado de Límites de Bayona de 1856: Quinto Real, Cize Aézkoa y Baretous-Roncal. Con todo, la inclusión de las vías pecuarias interfronterizas de Navarra en la Red Nacional puede plantear un problema jurídico, cual es el de armonizar la cuasi tutela estatal de la Ley 3/95 –la preceptiva emisión de informes sobre los actos dispositivos (art. 18.3)– con el ejercicio de las facultades exclusivas que se derivan del régimen foral navarro, que trae por causa la Ley Paccionada de 1841 y se plasma en el vigente Estatuto de Autonomía.

Finalmente, el tercero de los grupos viarios de la Red Nacional lo conforman las vías pecuarias intracomunitarias que, conectadas con dicha Red, merezcan ser incluidas a petición de las Comunidades Autónomas. Se trata, en su mayor parte, de vías pecuarias de primer orden, implícitas o explícitamente reconocidas en su normativa específica: Extremadura (1996-2000), Navarra (1997), La Rioja, Madrid y Andalucía (1998), Castilla-La Mancha (2003), Aragón (en tramitación, 2005) y Castilla y León (en proyecto). A mayor abundamiento, y con la pretensión de incluir otras vías pecuarias que por razones históricas han permanecido desasistidas por la Administración, el Ministerio de Medio

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

Ambiente suscribió en 2000 un Convenio con el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y con la Universidad Autónoma de Madrid para el estudio de la cabaña ganadera trashumante/trasterminante y de las vías pecuarias en la España septentrional (Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco).

2/ Recuperación de vías pecuarias

Comoquiera que la referida Proposición no de Ley de 1998 parece ligar la recuperación de vías pecuarias con la determinación de las que pertenecen a la Red Nacional, y esta determinación se hacía demorar por su propia complejidad, el Ministerio de Medio Ambiente no pudo en su momento dar cumplimiento al requisito de elaborar un Plan Nacional de Recuperación en colaboración con las Comunidades Autónomas, de modo que optó por ir dando concreción a proyectos consensuados con éstas para la actuación conjunta en ciertos itinerarios de alto interés estratégico –grandes cañadas de la retícula fundamental-, actuaciones que a la postre, y una vez consolidada la correspondiente partida de gasto en los Presupuestos Generales del Estado, ha devenido en un verdadero Programa.

Este Programa se fue instrumentado mediante la suscripción de los oportunos Convenios de colaboración entre el Ministerio de Medio Ambiente y las Comunidades Autónomas:

A/ Concluidos:

- Convenio de cooperación, suscrito en 18-3-1999 (B.O.E., 14-4-99) y prorrogado en 2000, entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Agricultura y Comercio, de la Junta de Extremadura, para la ejecución del Proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias que forman parte del corredor Badajoz-Cáceres, con su prolongación Badajoz-Valverde de Leganés y sus derivaciones Cáceres-Malpartida de Cáceres (Lavadero de Lanás de Barruecos) y Cáceres-Bis (Puente Romano del Salor): 166,2 Km.

- Convenio específico de colaboración, suscrito en 14-12-2000 (B.O.E., 2-1-01), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, para la ejecución del Proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Soriana Occidental en su trayecto Ayllón-Villacastín (Segovia): 143,8 Km.

B/ En ejecución:

- Convenio específico de colaboración, suscrito en 27-11-2001 (B.O.E., 18-2-01), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda, del Gobierno de Navarra, para la ejecución del Proyecto de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias “Cañada Real de las Provincias” y “Pasada Principal del Ebro”: 155 Km.

- Convenio específico de colaboración, suscrito en 23-12-2002 (B.O.E., 22-1-03), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

Consejería de Medio Ambiente, de la Generalidad Valenciana, para la ejecución del Proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias del Corredor Valle del Cabriel-Albufera de Valencia (Ramal Merional): 190,3 Km.

Con todo, y pese a los resultados satisfactorios conseguidos con cada uno de los Proyectos ejecutados o en ejecución, puede estimarse que el ritmo con el que se desarrolla el citado Programa no es suficiente para acometer la tarea de recuperar las vías pecuarias de la Red Nacional en la década prevista. Habida cuenta de ello, y conforme a la Moción aprobada en 25-2-2003, “el Senado insta al Gobierno a impulsar las actuaciones que se consideren oportunas, en colaboración con las administraciones competentes, para acelerar la rehabilitación de las Cañadas Reales de modo que se conviertan en nuevas rutas turísticas, deportivas y culturales”.

De esta suerte, pareció llegado el momento de dar un impulso al reiterado Programa, acometiendo operaciones de mayor envergadura y atendiendo en la medida de lo posible –de acuerdo con las disponibilidades presupuestarias- la creciente cooperación interadministrativa demandada por las Comunidades Autónomas. Precisamente en este contexto se inscriben los tres Convenios últimamente suscritos:

- Convenio específico de colaboración suscrito en 24-10-2003 (B.O.E., 20-11-03) entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente, de la Junta de Castilla y León, para la ejecución del Proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Soriana Occidental en su trayecto por la provincia de Salamanca y amojonamiento complementario en su trayecto por la de Segovia: 75,16 Km.

- Convenio específico de colaboración suscrito en 7-11-2003 (B.O.E., 2-12-03) entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Agricultura y Medio Ambiente, de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, para la ejecución del Proyecto de clasificación, deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada Real Conquense y sus ramales: 504,86 Km.

- Convenio específico de colaboración, suscrito en 28-12-2004 (B.O.E., 9-2-05), entre el Ministerio de Medio Ambiente, de la Administración General del Estado, y la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, del Gobierno de la Región de Murcia, para la ejecución del Proyecto de deslinde, amojonamiento y señalización de las vías pecuarias integradas en el sistema radial Murcia-Jumilla, Murcia-Lorca y Murcia-Cartagena: 290 Km.

III

El Departamento de Medio Ambiente, sin perjuicio de incorporar las conclusiones emanadas del próximo Congreso Nacional de Vías Pecuarias –entre las que previsiblemente se contará con la relativa al desarrollo de la Ley-, tiene previsto acometer durante el período 2005-2015 las actuaciones siguientes:

A) Impulsar el Programa de recuperación de vías pecuarias y, determinadas las que integran la Red Nacional, proceder a la elaboración de un verdadero Plan en colaboración

DETERMINACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA RED NACIONAL DE VÍAS PECUARIAS

con las Comunidades Autónomas, dando así adecuada respuesta a los requerimientos de las Cortes. Ello posibilitaría la actuación sobre los aproximadamente 6.000 Km. restantes de la Red Nacional al ritmo de 600 km/año.

B) Completar la recuperación de vías pecuarias con su acondicionamiento. Habida cuenta de que la recuperación física y/o jurídica de las vías pecuarias, esto es, el deslinde y amojonamiento de las mismas, es condición necesaria pero no suficiente para su correcta puesta en uso -particularmente de los usos terciarios a los que se refiere la Moción del Senado-, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, y en colaboración con las Comunidades Autónomas, desea impulsar el acondicionamiento de trayectos viarios previamente recuperados, de suerte que puedan constituir a modo de vectores lineales para el desarrollo ecocompatible del medio rural.

C) Cooperar con otras instancias oficiales para que, conforme con la Proposición no de Ley aprobada por el Congreso de los Diputados en 29-4-2003, se obtenga del Consejo de Europa la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo, a cuyos efectos ya se ha procedido al intercambio de documentación entre nuestro Ministerio de Medio Ambiente y el de Cultura.

Antonio Gómez Sal.
Catedrático de Ecología. Universidad de Alcalá.

1. Introducción

La trashumancia, considerada en un sentido amplio como el desplazamiento oscilatorio del ganado entre áreas de producción vegetal complementaria, sigue jugando un papel relevante, no sólo como medio de vida de determinadas comunidades campesinas, sino también como mantenedora de recursos y paisajes de gran interés patrimonial y estratégico. Su vitalidad en algunos países y la generalizada importancia histórica en el conjunto de Europa, ha quedado reflejada en las publicaciones derivadas de proyecto de la Comunidad Europea “Trashumount: una revisión del papel de la trashumancia en los procesos y dinámica de los ecosistemas de montaña” y como consecuencia de los encuentros celebrados en Alcalá de Henares y Landquart/Zurich (Suiza) (Bunce et al. 2004). En ellos quedaron de manifiesto los servicios ambientales que cumplen para sociedad los sistemas trashumantes. Podemos afirmar que la persistencia de numerosas comunidades rurales, especialmente de áreas de montaña, singulares razas ganaderas, hábitats y especies catalogados en las directivas europeas, saberes muy probados sobre los recursos y algunos de los más valiosos paisajes culturales europeos, dependen de la trashumancia. En el conjunto de Europa más de 4 millones de hectáreas de pastizales y terrenos agrícolas están asociados a esta modalidad ganadera. Los paisajes de la trashumancia son considerados como zonas agrarias de alto valor natural en el contexto comunitario. El documento producido a partir de las reuniones antes citadas (Herzog et al. 2005), llama la atención sobre la necesidad de defender estas prácticas muy asociadas al origen de los paisajes europeos y mantener su función de conservación de la biodiversidad.

¿Cuales son las razones que determinan la importancia estratégica de la trashumancia para la conservación de la naturaleza? La respuesta tiene para nuestro país un particular interés, por tratarse del territorio europeo donde mayor proyección histórica, económica y ecológica han tenido los desplazamientos oscilantes, pautados a escalas espaciales muy variadas, de la ganadería.

2. Una vinculación ancestral al territorio

La superficie y variedad de contenidos de la red de vías pecuarias y los terrenos dedicados al pastoreo extensivo asociados a ella, son el mejor testimonio del papel ecológico que ha desempeñado la trashumancia en el territorio de España.

Las vías pecuarias representan la incorporación tecnológica de las escalas de pastoreo que desarrollan los herbívoros silvestres en su comportamiento espontáneo.

La herbivoría, es una función general en los ecosistemas, contribuye al reciclado de la biomasa, ayuda a mantener la fertilidad del suelo y elimina material combustible. En relación con ello, el comportamiento espontáneo de los unguados pastadores organiza el aprovechamiento de los recursos mediante distintas escalas de actividad. La menor y más inmediata es la relacionada con la selección entre distintas ofertas de alimento y se realiza de forma individual por los animales, de acuerdo con la experiencia adquirida, dentro

de una determinada área de campeo. El área de campeo sería el segundo nivel y en él es esencial el movimiento del grupo básico de herbívoros, que se desplaza a diario entre distintas zonas, retornando a los lugares de refugio o descanso, dirigidos por individuos líderes (Rebollo, 1996). En este caso el determinante principal de los desplazamientos es la topografía y naturaleza del terreno que condicionan la oferta vegetal.

La siguiente escala sería la que motiva el desplazamiento largo estacional en búsqueda de áreas de producción complementaria. Los grupos básicos confluyen formando hordas de herbívoros que se dirigen, de acuerdo con comportamientos aprendidos, hacia pastizales más o menos distantes según las características del territorio y el ritmo climático estacional.

La estrategia alimentaria de los grandes herbívoros –ungulados pastadores- es oportunista. Aprovechan con dedicación y eficacia un recurso cuando este es abundante y se desplazan en busca de alternativa cuando el primero escasea. Por su capacidad de trasladarse, estos herbívoros son característicos de los ambientes oscilantes, responden a una adaptación para aprovechar recursos abundantes en distintos lugares y momentos, cuando los ritmos de condicionan la disponibilidad son más o menos previsibles. Se benefician de la ventaja que supone aprovechar los recursos cuando están en máximos productivos.

La jerarquía y variedad de vías pecuarias es un reflejo de la adaptación de los sistemas de pastoreo al ambiente climático mediterráneo.

En el mediterráneo la producción vegetal se concentra en uno o dos periodos dependiendo de la modalidad de clima, con máximos que cambian espacialmente según lo hacen en el tiempo las condiciones favorables. En verano la producción se limita en general zonas bajas favorecidas por la continua llegada de agua y nutrientes, siendo más aleatoria a medida que disminuyen los valores medios de precipitación anual (Le Houerou, 1992). En estas condiciones la complejidad de topografía, los suelos y climas locales, obliga a los pastadores a desarrollar adaptaciones en su comportamiento que les permitan afrontar la incertidumbre en la disponibilidad de recursos. La capacidad de aprendizaje, la experiencia de los animales líderes y la autonomía del grupo para desplazarse en busca de recursos, juega en ello un papel importante.

Los ecosistemas modelados por el pastoreo extensivo ocupan una importante extensión en España. Las razones residen en las características físicas de la península, elevada altitud media, su clima fluctuante -con alternancia de periodos secos y húmedos en el área de clima mediterráneo- y la complejidad del relieve. Son factores que determinan situaciones muy variadas de productividad en los pastos que difieren tanto en su calidad y abundancia como su predecibilidad interanual. El aprovechamiento de este recurso escaso, y disperso tanto en el tiempo como espacialmente, sólo se logra con la movilidad de animales rústicos, de distintas especies y razas, adaptados a las diferentes condiciones ecológicas. Los sistemas silvopastorales constituyen un caso relevante de ecosistemas en los que el manejo humano se ajusta con éxito a la productividad vegetal fluctuante.

Las vías pecuarias representan adaptaciones al tercer nivel en la escala de herbivoría, el segundo se ve apoyado tanto por algunas vías pecuarias locales como por las sendas trazadas por el comportamiento de los animales en las áreas de campeo. El pastoreo local

dirigido, en torno a una majada con ida y retorno diarios utiliza sendas/cañadas de menor anchura, propias de este segundo nivel de herbivoría.

Los sistemas ganaderos extensivos han mantenido los procesos de herbivoría inherentes a los ecosistemas naturales.

El manejo humano ha amplificado el papel herbívoros pastadores y su repercusión en un buen número de ecosistemas del mundo, entre los que se encuentran los silvopastorales de la península ibérica.

Por su lenta evolución, los ecosistemas resultantes del pastoreo extensivo poseen características asimilables a la madurez sucesional, relaciones complejas y adaptaciones entre especies, ecotipos de plantas herbáceas y razas ganaderas mantenidas por conocimientos y formas de explotación específicas de cada ambiente. Son situaciones en las que la modificación de los ecosistemas originales creada o amplificada por el manejo humano, a través de periodos temporales largos, ha provocado respuestas ecológicas –adaptaciones y acomodaciones– por parte de los sistemas biológicos, que pueden expresarse en un aumento de la biodiversidad (Milchunas et al. 1988, De Miguel y Gómez Sal, 2001).

La importancia histórica del pastoralismo en nuestro país puede ser apreciada por su influencia en la configuración de muchos de los más valiosos y originales paisajes. Las vías pecuarias son uno de sus principales atributos y simbolizan la plasmación en el territorio de los procesos de herbivoría a gran escala.

3. Vigencia de la trashumancia en España. Principales tipos de sistemas trashumantes.

La Tabla 1 elaborada a partir de los datos procedentes de la colección Cuadernos de la Trashumancia (DGCNA, 1992-1998) documenta la variedad de casos aún existentes en España. La ubicación de las áreas de verano e invernada en el territorio pueden verse en los Mapas 1 y 2. De acuerdo con ello podemos distinguir los siguientes tipos de sistemas trashumantes (Gómez Sal y Lorente, 2004):

-Desplazamientos cortos en las montañas del norte. Desde los que tienen lugar dentro de un mismo municipio conectando las zonas más bajas con los pastos de puerto, hasta las transterminancias y trashumancias cortas principalmente altitudinales. Incluye varias razas de vacas locales (Tudanca, Asturiana, ...), caballos y ovejas lachas. Se distribuyen a lo largo de la vertiente norte de la Cordillera Cantábrica y las sierras de Urbasa y Andía.

-Trashumancia larga basada en ovejas merinas. Entre las áreas tradicionales de la trashumancia mestaña (puertos de la vertiente sur de la Cordillera Cantábrica –León, Palencia - y de las mayores cotas del Sistema Ibérico -Burgos, La Rioja, Soria, Cuenca-) y las dehesas de Extremadura y Sierra Morena. Los especiales pastos arbolados del área más meridional del Sistema Iberico -Albarracín, Cuenca, Molina- incluyen, además de ovejas, ganadería de lidia. Recientemente también se producen desplazamientos de vacas desde Extremadura.

-Trashumancia larga de ovejas entre el Pirineo y el valle del Ebro. Aún importante de considerable importancia en Navarra, Aragón y Cataluña (implica las razas Rasa, Ripollesa, Tensina). Históricamente equivalente a la trashumancia larga de merinas, con

instituciones de defensa de los derechos de los pastores. Los pastos de invierno se concentran de forma creciente en los nuevos regadíos del Ebro y sus afluentes.

-Trashumancia de vacas (Avileña) en el Sistema central. Muy importante entre las dos vertientes, se sigue realizando principalmente a pie.

-Distintas modalidades de transterminancia y trashumancia corta en las montañas del este y del sur peninsular (principalmente de ovejas y cabras, aunque también vacas de raza Retinta). Se documentan casos desde el Maestrazgo (enlaza los puertos de Valdelinares y los pastos de Tortosa) hasta las sierras Béticas, Sierra Nevada y Sierra Morena. Conectan con áreas próximas a la costa o situadas en el valle del Guadalquivir.

Junto a estos tipos principales podríamos incluir también por su utilización parcial de las vías pecuarias, el pastoreo itinerante que realizan rebaños guiados por pastor, con regreso diario a majadas más o menos fijas situadas en los pueblos o en las áreas comunales de su entorno.

4. Ganadería extensiva y conservación de la naturaleza.

La repercusión de la red de vías pecuarias en la conservación de la naturaleza difiere entre los distintos territorios, depende de su densidad y de los objetivos de conservación planteados en cada caso. Los comentarios que exponemos se basan principalmente en las cañadas reales (Gómez Sal y Rodríguez Merino, 1996; Gómez Sal, 2003) e interpretan el significado ecológico de su trazado como una estructura que responde a su utilización por herbívoros pastadores, heredera en muchos de sus tramos, por la lógica de su trazado, de antiguas trochas migratorias preexistentes en el territorio.

Su imbricación en áreas montañesas. Periferias de los municipios y despoblados

Las razones subyacentes al recorrido de las trochas pecuarias resultan de un compromiso entre requisitos relacionados con el medio físico, los ritmos fisiológicos y de conducta de los animales y la evitación en lo posible de las mejores tierras agrícolas. Perseguían en definitiva asegurar el sustento -arribando a descansaderos, balsas de agua, pastos amplios- pero interfiriendo en la menor medida posible con usos más productivos.

Las cañadas reales tienen una altitud media por encima de los 600 m y algunas de ellas (como la Cañada Leonesa Oriental) por encima de los 800 m. En su aproximación a las montañas, las cañadas sitúan su recorrido bien en la parte superior de lomas amplias -los llamados "pandos" o lomadas en León- o bien por los páramos que separan valles fluviales bien definidos. Discurren a lo largo de toda la longitud de estas "tierras altas" interfluviales y evitan los fondos de valle y las vegas. ¿Puede esta tendencia de las cañadas tener relación con la mayor visibilidad y protección respecto al ataque de los depredadores?

Ya en la montaña cuando la cañada se acerca a los puertos, el terreno cultivable o apto para prados de siega es escaso y confinado al fondo de los valles y zonas bajas de suave pendiente. En estos casos la cañada suele adaptarse a una de las laderas -la más soleada y despejada de vegetación- a pesar de que en ciertos tramos presente una pendiente muy inclinada

Estos diseños del recorrido contrastan con lo que sucede en las zonas de menor altitud y clima más cálido. La cañada reclama en este caso valles abiertos y vaguadas húme-

das, con frecuencia en zonas de surgencia de acuíferos. La selección se debe a la existencia de pastos majadeados por las ovejas, así como descansaderos amplios favorecidos por la sombra de alamedas, saucedas o tarayales. El ajuste de la cañada a estos cauces de suelos pesados, a veces salinos, evita su interacción con las tierras de labor que en estas zonas predominan en los interfluvios.

En su relación con las poblaciones la cañada busca las zonas periféricas, pastos y monte, en el límite entre los términos municipales y evita en lo posible las franjas de usos agrícolas más productivos. Si bien no es raro que la calle principal de algunas poblaciones sea una antigua vía pecuaria, la cañada no busca en general el paso por los pueblos, haciéndolo sólo cuando prácticamente no existe otra solución. Lo más común es que la cañada rodee el núcleo habitado, buscando algún descansadero.

En general podemos afirmar que las cañadas reales se asocian a territorios que en la actualidad son considerados marginales desde el punto de vista productivo (páramos fríos, mesetas, valles apartados de las poblaciones). Cumplen una importante función que puede mejorarse de facilitar su aprovechamiento y mantener la accesibilidad.

Áreas de pastoreo extensivo y usos comunales.

La anchura de las cañadas reales se ha conservado en mayor medida cuando coincide con usos laterales ganaderos o áreas forestales de uso comunal (Gómez Sal y Rodríguez Merino, 1996). La preservación de un efectivo césped herbáceo en la cañada y los suelos no roturados que lo sustentan se relaciona positivamente con estos usos.

Las formaciones silvopastorales acompañan con elevada frecuencia a las cañadas reales. Es el caso de las dehesas de encinas en la Leonesa Occidental (22.4%), donde prácticamente la totalidad de las masas de encinas del entorno de las cañada, están sometidos a esta forma de explotación. Las formaciones herbáceas de praderas y pastizales son un hecho común a lo largo del recorrido, muy abundantes en la Cañada Real Soriana Occidental (34.1% de los tramos).

La existencia de una anchura efectiva superior a 70 m no es en general la situación más frecuente. Predominan tramos estrechos, inferiores a 20 m. y lo normal es que la representación de clases de anchura superiores disminuya gradualmente hasta la clase de 60-70 m. que suele estar más representada que las anteriores. Las cañadas que mantienen un mayor número de tramos anchos, por encima de los 70 m son la Leonesa Occidental y la Soriana Occidental, cuyo perfil de anchuras puede considerarse como representativo de una cañada real "bien conservada".

El hecho de que las cañadas formen parte de la trama paisajes pastorales de la España mediterránea debería constituir una referencia importante a tener en cuenta en nuestra política de conservación. Como se ha indicado estos paisajes están siendo reconocidos por su función ecológica y su utilidad para el mantenimiento de los recursos patrimonial como paisajes culturales.

No menos importante es el carácter de bienes de dominio público que tienen la mayor parte de las áreas donde se practica el pastoreo extensivo, con frecuencia asociadas, al igual que las cañadas que las atraviesan a áreas de propiedad comunales. Las comuni-

dades de pastos y los modelos de aprovechamiento silvopastoral pactados entre vecinos y municipios han sido responsables en nuestro país de modelos ejemplares, compatibles y muy cuidados de uso de los montes (Cuadrado, 1980). Los modelos de manejo de los comunales y su papel en el origen y conservación de los paisajes ibéricos, en particular en el noroeste (Días, 1984; Galindo,) representan un legado de gran importancia cultural y ecológica para orientar la gestión de nuestros mejores ecosistemas humanizados.

Por su importancia histórica, el modelo español de pastoralismo -en pocos países desarrollados ha llegado a alcanzar una amplitud semejante-, con los conocimientos y usos actualizados derivados de él, puede jugar un papel clave en la divulgación, mejora y defensa a escala mundial de estos sistemas extensivos. El pastoralismo es un esencial medio de supervivencia en numerosos países en desarrollo, su mejora y racionalidad, evitando procesos erosivos por abuso y sobrepastoreo, puede beneficiarse de la experiencia de nuestro país.

Relación de las vías pecuarias con la conservación de la naturaleza.

Teniendo en cuenta el carácter de las cañadas como franjas de pastizal que separan zonas dedicadas a otros usos, su conservación efectiva pasa por mantener su aprovechamiento como pacerderos. Es esta una condición imprescindible para que sigan cumpliendo funciones de ecotono y contraste ecológico, con hábitats escasos en su entorno. Su uso como pastizales puede realizarse con pastoreo itinerante a partir de los pueblos próximos, compatible con cierta orientación silvícola así como con tareas de restauración o creación de hábitats amenazados. Ambas dedicaciones respaldan su posible función como corredores ecológicos, retículos de madurez y fomento de diversidad

Del análisis de la distribución de las variables muestreadas a lo largo de las cañadas destaca el elevado porcentaje de tramos con un buen estado general de conservación de la cañada en las Zonas de Especial Protección para las Aves -60.6%-, superando incluso el encontrado para espacios con mayor protección.

Las dehesas ganaderas y las praderas o pastizales, aparecen con mayor frecuencia a los lados de los trechos de cañada situados en áreas protegidas o al menos con un compromiso de gestión ambiental, que en el resto, incrementándose notablemente en el caso de las ZEPAS (74.2% de los tramos frente al 60.2% en espacios naturales protegidos).

El binomio que forman las comunidades de las aves de medios abiertos y ambientes sabanizados -entre las más originales de la fauna ibérica- con los paisajes ganaderos extensivos, parece estar basado en una relación funcional (medios poco alterados, alta productividad vegetal estimulada por el pastoreo/herbivoría, abundancia de insectos). Esta constatación respalda el hecho de que el pastoreo extensivo y las cañadas -más allá de su inclusión en espacios protegidos- influyen positivamente, a través de las funciones que hemos comentado, en mantener un tono general de calidad de naturaleza en el conjunto del territorio. Con frecuencia se olvida que los herbívoros pastadores/ramoneadores son un componente esencial de los ecosistemas mediterráneos, su contribución es indispensable para trasegar la producción vegetal e incorporarla al suelo.

Las funciones de conservación de las cañadas han sido documentadas en trabajos previos (Gómez Sal 2001 y 2003, Garzón, 2001, Tellería, 2003) y debatidas en el grupo de

trabajo cuyo resumen puede verse en esta misma publicación. Tanto sus efectos de conservación a escalas locales (ecotonos, suelos, etc), como los derivados de su implicación con otras redes de ecosistemas que aportan tramas de madurez en el paisaje (riberas, manchas forestales, etc) pueden ser reforzados manteniendo una cierta cobertura con vegetación natural leñosa, conservando no obstante su función primordial de pacerero con predominio de cobertura herbácea. El resultado serían céspedes productivos de composición variada, con una base de especies perennes adaptadas al pastoreo -hemicriptófitos, rosetas, geófitos, pequeñas matas-, numerosas especies anuales, y ello acompañado por matorral o arbolado disperso -en forma de parque o en “manchas” o bosquetes-.

De lo expuesto hasta ahora se deduce que la red de vías pecuarias es en mayor medida un instrumento de conservación horizontal -vinculada a formas tradicionales de uso de la tierra y sólo efectiva cuando éstas se mantienen adecuadamente-, que “vertical”, basada en declaraciones más o menos estrictas de protección. Son estructuras seminaturales que requieren un aprovechamiento eficaz y adaptado. Aunque sin olvidar la imprescindible tarea de recuperar un patrimonio público poco documentado, deslindado y señalizado, podríamos decir que desde el punto de vista del papel conservacionista de las cañadas importa más el tipo de uso que la delimitación.

5. Nuevas funciones y argumentos de prestigio para red española de vías pecuarias

No es desdeñable el papel que las cañadas pueden jugar en la ordenación del territorio. Con independencia de la base física y ecológica ancestral que fundamenta el origen de la red de vías pecuarias, la jerarquía y conexión entre áreas complementarias establecida por el juego entre vías locales y grandes cañadas, ofrece para los ciudadanos actuales - desvinculados en general de los recursos y su origen- amplias posibilidades para estimular un conocimiento cercano del territorio, la complementariedad entre distintas zonas y el sentido de pertenencia a sistemas culturales y ecológicos que funcionaban de forma muy coordinada. Desde un punto de vista ecológico la cañadas contribuyen a la conectividad territorial, propician flujos pausados en materiales y propágulos en el territorio. Podría decirse que facilitan la subida hacia el norte, o hacia las montañas, de condiciones esteparias -pastizales abiertos- con su biodiversidad y hábitats asociados, mientras que en las condiciones mediterráneas, en particular las del occidente ibérico, han contribuido a mantener sistemas sabanoides -dehesas- que hacen muy compatible conservación de la naturaleza y producción.

Interesa asimismo resaltar el interés que el trazado de las cañadas tiene en sí mismo. Hemos comentado algunas pautas generales sobre su relación con el relieve. A escalas más concretas las cañadas tienen también respuestas originales, poco conocidas. Por ejemplo abordan los accidentes geográficos de distinta forma a la que siguen los caminos para uso humano. En el caso de la cañada el descenso a un valle que interfiere de forma transversal y el posterior ascenso, se realiza por la “varga”, la línea de mayor pendiente.

Las cañadas son también reserva de saberes adaptados (Rodríguez Pascual, 2001), razas ganaderas (Sánchez Belda,) y formas de uso. Algunas servían cumplían servicios de accesos las ferias ganaderas, de gran importancia -difícilmente sustituibles- como elementos de cohesión y referencia a escala comarcal.

Considerando la variedad de razones que confluyen en torno a la conservación de las vías pecuarias, podemos afirmar que el principal interés de la red no es sólo, ni principalmente, su concreción física –un conjunto de pasillos en el territorio- sino más bien el conjunto de significados y funciones menos perceptibles asociados a ella. Más allá de los aspectos físico/ecológicos, la red española de vías pecuarias representa una respuesta tecnológica antigua, de origen medieval, actualizada en la edad moderna, basada en la utilización de elementos naturales (pastos distantes, paisajes arbolados, ganado selecto, razas variadas, antiguas trochas de herbívoros) como base eficaz para el aprovechamiento sostenible de recursos escasos. El éxito radica en que uno de sus productos relevantes ha adquirido proyección mundial: la lana fina y las ovejas merinas, base de la riqueza en variadas zonas del mundo. La red de cañadas arrastra consigo un elenco de elementos culturales (saberes, folklore, gastronomía, construcciones, el propio trazado de las cañadas) e incluye dentro de su unidad básica una amplia variedad de situaciones y tipos. Pensamos que estos argumentos –sin olvidar su representatividad respecto a una práctica, el pastoralismo, que en muchos países tiene aún notable e insustituible vigencia productiva- podrían servir de hilo conductor para respaldar la presentación a UNESCO de la red española de vías pecuarias para ser reconocida bajo la figura de Patrimonio Inmaterial de la Humanidad.

Bibliografía

Bunce, R.G.H., Perez Soba, M., Jongman, R.H.G. Gómez Sal, A., Herzog, F. and Austad, I. 2004. Transhumance and Biodiversity in European Mountains. 321 pp. Alterra. Wageningen.

Dirección general de Conservación de la Naturaleza. (1992-1998). Cuadernos de la trashumancia. Nº 2-25 (Mangas, J.M. ed.). Ministerio de Medio Ambiente. Madrid.

De Miguel, J.M. y Gómez Sal, A. 2001 Diversidad y funcionalidad de los paisajes agrarios tradicionales en España. En : La diversidad biológica en España . Pineda, F.D., De Miguel.

Garzón, J. 2001. Importancia de la trashumancia para la conservación de los ecosistemas en España. Boletín Institución Libre de Enseñanza., 40-41. 35-60 p.

Gómez Sal, A. 2001 The ecological rationale and nature conservation value of extensive livestock systems in the Iberian Peninsula. In: Bunce, R.G.H. et al. (eds.) Examples of European agri-environmental schemes and livestock systems and their influence on Spanish cultural landscapes. Alterra-rapport 309. 103-123. Wageningen .

Gómez Sal, A, 2003 Las vías pecuarias como soporte del paisaje ganadero extensivo y la diversidad ecológica. En: Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. J. Martín Casas (coord.). Ministerio de Medio Ambiente. DGCNA. 237-255 pp.

Gómez Sal y Rodríguez Merino, E. 1996. Papel de las cañadas en la de conservación de la naturaleza en España. 20 pp. En: Las cañadas: viejos caminos para el futuro de la naturaleza. Fundación 2001. 19-40 pp.

Gómez Sal, A y Lorente, I. 2004. The present status and ecological consequences of transhumance in Spain, in: Transhumance and Biodiversity in European Mountains.

(Bunce, R.G.H. et al. eds). Alterra. Wageningen. 233-249 pp.

Herzog, F., Bunce, R.G.H., Perez Soba, M., Jongman, R., Gómez Sal, A. et Austad, I. 2005 Policy options to support trashumante and biodiversity in European mountains. Mountain Research and Development, 82-84.

Le Houérou, H.N. 1992. Relations entre la variabilité des précipitations et celle des productions primaire et secondaire en zone aride. In: L'aridité une contrainte au développement. ORSTOM Ed. 197-220 pp.

Milchunas, D.G., Sala, O.E. & Lauenroth, W.K. 1988. A generalized model of the effects of grazing by large herbivores on grassland community structure. Am.Nat. 132:87-106.

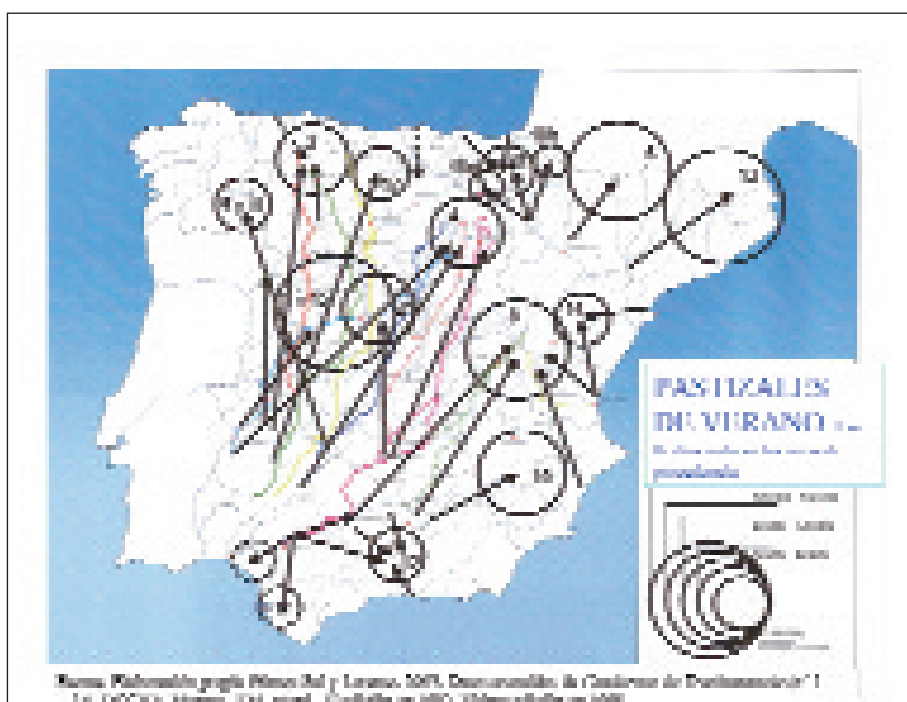
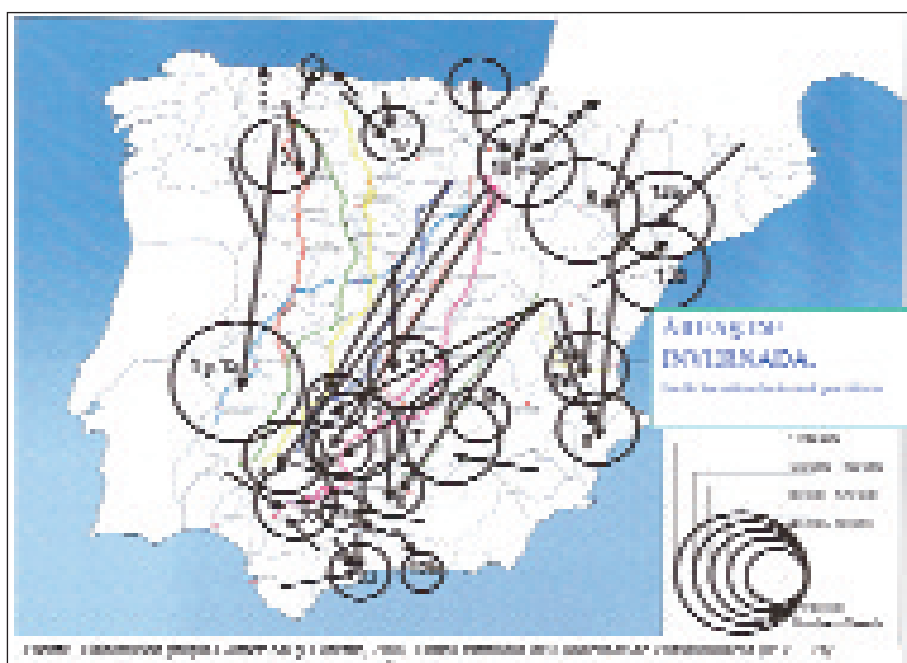
Montserrat, P. and Fillat, F. 1990. The systems of grassland management in Spain. In: Managed Grasslands. A. Breymer (ed). Elsevier, Amsterdam. 37-70pp.

Sanchez Belda, A. 2003. Trashumancia y razas ganaderas. En: Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. J. Martín Casas (coord.). Ministerio de Medio Ambiente. DGCNA. 203-228 pp.

Tellería, J.L. 2003. Utilidad de las cañadas en la conservación de la fauna. En: Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. J. Martín Casas (coord.). Ministerio de Medio Ambiente. DGCNA. 255-266 pp.

Rebollo, S. 1996. Estrategia de pastoreo de pequeños rumiantes domésticos considerando distintas escalas espaciales. Facultad de Biología. Universidad de León. Dirigida por A. Gómez Sal

Rodríguez Pascual, M. 2001. La trashumancia. Cultura, cañadas y viajes. 4º wd. Edilesa. León. 460 p.



VIAS PECUARIAS Y PASTOREO EXTENSIVO. VALORES DE CONSERVACIÓN Y SERVICIOS AMBIENTALES

Tabla 1.- BALANCE DE LA TRASHUMANCIA EN ESPAÑA

Región Geográfica	OVINO			VACUNO			CAPRINO			EQUINO			TOTAL
	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	[N°]
1. Sierra de Gredos (Año 1992)	*	7.710	13,6	Avileña-negra ibérica	29.473	52,1	*	8.931	15,8	*	402	0,7	56.516
2. Valle de Alcadia (1992)	*	84.594	94,4	*	2.273	2,5	*	2.716	3,0	-	-	-	89.583
3. Montaña de León (Año 1992)	Merina autóctona	37.056	91,2	*	3569	8,8	-	-	-	-	-	-	40.625
4. Alto Macizo Ibérico (Año 1992)	Merina Merina cruzada o "Entreña" "Churra"	44.630	93,2	Pardo alpina Vaca negra Avileña	648	1,3	*	1.278	2,7	*	133	0,3	47.889
5. La Serena (Año 1993)	Merina Merina precoc alemana o "landchal" Raza rasa Aragonesa	16.150	94,0	-	-	-	*	1.037	6,0	-	-	-	17.187
6. Pirineo aragonés (Año 1993)	Rasa aragonesa Churra tensina Paloma o ansotana	97.092	78,2	Roja pirenaica Parda suiza	6.950	5,6	*	19.147	15,4	*	1021+ 10 cerdos	0,8	124.220
7. Sierra Morena Oriental (Año 1993)	Segureña Merina Montesina o Granadina	77.276	90,1	Lidia Cruces entre: Berrenda, Morucha Andaluz, Avileña y Charolés	3.061	3,6	Serrana Murciano-granadina (variedad "montana" y "veguesi")	5.389	6,3	-	-	-	85.726
8. Alharcín - Cuenca Molina (Año 1993)	Merina Rasa Aragonesa Entreña Beamud (Cuenca)	121.563	97,0	Vacuno de lidia Pardo-Alpina Negra Serrana (mezcla con charolesa)	483	0,4	Blanca Celtibérica	3.207	2,6	-	-	-	125.253

VIAS PECUARIAS Y PASTOREO EXTENSIVO. VALORES DE CONSERVACIÓN Y SERVICIOS AMBIENTALES

Tabla 1.- BALANCE DE LA TRASHUMANCIA EN ESPAÑA (continuación)

Región Geográfica	OVINO			VACUINO			CAPRINO			EQUINO			TOTAL [N°]
	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	
9. Los Pedroches (Año 1993)	Merina Rasa Aragonesa	11.572	95,7	-	-	-	*	523	4,3	-	-	-	12.095
10. Alcazar-Cazonia Segura (Año 1993)	Segureña Montesina	54.826	87,3	Vacuno Bravo	683	1,1	Serrana Blanca Celibérica	7.272	11,6	-	-	-	62.781
11. Sanabria (Año 1995)	Churra Merina	28.725	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	28.725
12. Sierra Nevada (Año 1995)	Segureña Cruce de Segureña Castellana y Merina	15.723	70,7	Pajuna o "Castellana" Cruces de Pajuna con Retinta Pardo-Alpina Limosine Charolés	1.980	8,9	Murciano-Granadina Malagueña Blanca-Andaluza	4.530	20,4	-	-	-	22.233
13. Pirineo Catalán (Año 1992)	Ripollesa	198.375	89,3	Bruna del Pirineus Charoles Gascona	19.437	8,7	*	795	3,6	Bretà Cerdà Mereus Poney de Arège	3.509	1,6	222.116
14. Gúdar-Maestrazgo (Año 1993)	Aragonesa Cartera Foráneas	32.704	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	32.704
15. Extremadura (Año 1995)	Merina Entrefina	81.888	64,8	Avileña Negra-Ibérica Morucha Cruzadas Ganado de Lidia Asturiana de los Valles Retinta Limosina Pardo Alpina Charolosa	26.128	20,7	Serrana Verata Cruzadas	18.111	14,3	*	208	0,2	126.335
16. Campos de Calatrava Montiel (Año 1995)	Ganado Serrano	23.589	98,3	-	-	-	Ganado Serrano	397	1,7	-	-	-	23.986

Tabla 1.- BALANCE DE LA TRASHUMANCIA EN ESPAÑA (continuación)

Región Geográfica	OVINO			VACUÑO			CAPRINO			EQUINO			TOTAL [N°]
	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	RAZA	Núm.	%	
17. Pernia-Paramos Alto Campoo (Año 1995)	Merina	10.500	66,7	Pardo - Alpina Frisoma Tudanca	4.118	26,2	-	119	0,7	-	1.007 ^a	6,4	15.744
18. Bardenas Reales (Año 1996)	*	100.818	*	*	2.192 UGM	-	*	168 UGM	-	*	6.646 UGM	-	-
19. Mediterráneo (Año 1996)	Rasa Aragonesa Alcarreña Segureña Cartera Roja Levantina	60.048	100	-	-	-	*	*	*	-	-	-	60.048
20. Pirineo Navarro	Rasa	31.000	*	*	*	*	*	*	*	-	-	-	-
21. Segovia-Ávila Salamanca (Año 1996)	Entrefina Merina	67.088	88,9	*	400	0,5	Verata Serrana	7.987	10,9	-	-	-	75.475
22. Bajo Guadalquivir (Año 1997)	Merina Rasa Aragonesa Segureña Talaverana o "Granadina"	56.072	93,4	Lidia "Pajuno"	2.224	3,7	*	1.741	2,9	-	-	-	60.037
23. Sierras Pentibéticas (Año 1998)	Serranas Segureñas Merinas	21.890	86,8	Híbrido entre Avileña y Charolés o Limosine	190	0,7	"Serranas"	3.131	12,4	-	-	-	25.211
24. Andía-Urbesa-Encía (Año 1998)	Lacha Churra Merina	20.200	77,5	Pirenaica o "Temera de Navarra"	3.900	15,0	-	-	-	Jaca Navarra (380 cabezas)	1.948	7,5	26.048

Fuente: Elaboración propia Gómez Sal y Lorente, 2003. Datos extraídos de Cuadernos de Trashumancia (nº 1-24) DGCNA, Mangas, J. M. coord. 1ª Edición en 1992. Última edición en 1998.

* Sin especificar

^a Dato que hacer referencia únicamente a los puertos de la "Herrmandad de Campoo de Suso"

1998.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Alonso Alvarez de Toledo y Urquijo, Marqués de Valdueza
Presidente de la Asociación Española de Raza Avileña-Negra Ibérica

Agradezco a la organización de este 1^{er} Congreso Nacional de Vías Pecuarias la oportunidad que me concede de exponer ante tan prestigioso auditorio la trashumancia viva, la trashumancia del siglo XXI, que aún se sigue practicando en España y en particular la que yo conozco, la de las vacas avileñas entre las Sierras de Ávila y las dehesas de Extremadura y de Toledo.

Este movimiento de ganado, no es por supuesto un acto que los ganaderos hacemos por capricho -lo avala su milenaria antigüedad- sino por razones económicas.

Coincide este Congreso con un momento crítico para los movimientos ganaderos. Si ya teníamos una gran preocupación, como consecuencia de las normas sanitarias impuestas por la U.E. y llevadas a la práctica por el Gobierno de España y las distintas CCAA, me refiero a las pruebas sanitarias periódicas de brucelosis y tuberculosis, que por ellas mismas y aplicadas a veces con excesiva rigidez, podrían paralizar ganaderías en cualquiera de los extremos, surge cuando menos lo pensábamos, durante el otoño pasado, la enfermedad de la Lengua Azul. Entra por Andalucía procedente de Marruecos y afecta a varias provincias de CC.AA del Sur y Suroeste español y de Portugal.

La alerta que levanta es acertadamente importante y los gobernantes empiezan a tomar medidas para intentar atajar la epidemia, lo más rápidamente posible.

La Lengua Azul no causa daños al ganado vacuno, pero sí lo convierte en portador de la misma, con el riesgo de poderla propagar al igual que las cabras, cuando el mosquito que la propaga está activo, pudiendo contagiar al ganado ovino, al cual sí afecta seriamente.

Como quiera que la enfermedad se propaga por un mosquito, y éste no actúa con las temperaturas invernales, se permitió a los ganados trashumantes realizar sus viajes de bajada a Extremadura y Zona Norte de la provincia de Toledo, bajando la mayoría de ellos a partir de mediados de diciembre.

Ha habido ganaderos que movieron el ganado y otros, los menos, que prefirieron aguantar el invierno en sus pueblos serranos, ante la posible contingencia de que una vez “abajo” no pudieran regresar, a principios de verano a la sierra, con el consiguiente gravísimo problema de tener que mantener sus ganados todo el verano en fincas arrendadas por temporada, con el correspondiente costo adicional de pagar una renta extra, más los gastos de alimentación necesarios para mantener el ganado en condiciones, al menos aceptables. No se puede olvidar algo tan importante como es el agua de bebida, que en muchos casos habría, por esos meses de verano, llevarla de otros sitios donde poder conseguirla y quizás comprarla.

Si esto ocurre, puede ser la ruina de muchos ganaderos trashumantes y posiblemente el fin de la más importante trashumancia viva existente en España y seguramente en Europa.

Por supuesto no estoy con esto diciendo que por favorecer los intereses de un sector ganadero intentemos perjudicar los del resto. En absoluto. Lo que pretendemos es que se nos dé por parte de las Administraciones, la importancia que nos merecemos y que se

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

contemplan medidas alternativas que cuidadosamente estudiadas puedan permitir los movimientos ganaderos entre distintas CC.AA. En el supuesto que los movimientos no deban realizarse, es absolutamente esencial que se dispongan medidas económicas de compensación que aminoren los gastos en que se incurriría por los ganaderos afectados, llevándoles a la ruina.

Este verano deberían haber entrado en la sierra unas 33.000 cabezas de vacuno, de las cuales unas 15.000 lo habrían hecho andando. El año pasado subieron unas 45.000 en total y de ellas 18.000 andando. Hará quizás ya unos 20 años, que el censo contado dió 30.000 vacas andando, más 11.000 ovejas. Hoy ya no quedan prácticamente ni ovejas ni cabras.

Con lo expuesto he querido empezar esta charla contando a Vds. el problema gravísimo y puntual que afecta a la trashumancia, a la trashumancia a pié por las vías pecuarias, y a la trashumancia en camión por las carreteras.

A continuación voy a comentar las razones por las cuales la trashumancia ha existido y debería seguir existiendo. Razones fundamentalmente económicas y que así fueron entendidas por los ganaderos en el milenar origen del movimiento ganadero.

Los beneficios de la trashumancia, se originan fundamentalmente al poder aprovechar terrenos complementarios en sus momentos de mayor abundancia de alimentos naturales, lo que permite tener un mayor número de cabezas de ganado, y generalmente con un menor costo de alimentación.

El hecho de dejar descansar durante meses los terrenos de la sierra o de la dehesa, hace que se pueda aprovechar por el ganado cuando ya tiene suficiente alimento, lo que debe suponer un ahorro en alimento a suplementar.

Todo ello implica como he dicho, conseguir un mayor número de cabezas de ganado, mejor alimentación natural, menor necesidad de aportación de alimento comprado, es decir en definitiva aumentar la productividad y reducir gastos.

Pasar el invierno y primavera en Extremadura y el verano y el otoño en la sierra, permite al ganadero, por lo general serrano, poder mantener una cabaña superior en número de cabezas, a la que podría mantener a lo largo de todo el año, bien en la montaña bien en la dehesa.

Pero tiene la trashumancia -además de un importantísimo bagaje cultural- un efecto positivo medioambiental por dejar durante parte del año las fincas sin carga ganadera alguna, lo que permite una regeneración del entorno vegetal y arbustivo. En definitiva un pastoreo racional y sostenible que dificulta la propagación de incendios de las fincas pastadas.

La trashumancia de mi ganadería se realiza transportando las vacas en camión desde la Sierra de Piedrahita en Ávila a la Sierra de San Pedro en Badajoz, normalmente a partir de fines de noviembre y dependiendo de la comida que tenga la finca extremeña, van bajando camiones paulatinamente hasta que se acaba el heno de las cercas serranas y que suele ser a fines de enero.

En esa época tenemos un buen número de vacas con ternero, ya que éstas comienzan a parir a mediados de julio.

La paridera la tenemos organizada de manera que para junio quede el menor número posible de terneros con las vacas, de manera que cuando las vacas vayan a iniciar su

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

camino de subida hacia la montaña lo hagan sin la cría, ya que los terneros dificultan la buena marcha de la vacada.

El no hacer el camino a Extremadura andando se debe a varias razones: un alto número de vacas paridas o por parir, poca hierba en la cañada, y un clima adverso. Al ser los días más cortos y al llevar terneros, prolongaría en bastantes más días el viaje, lo que repercutiría en un mayor coste.

La subida en cambio, de Extremadura a la sierra, sí la realizamos andando, partiendo en la segunda quincena de junio y calculando llegar a la sierra a fines del mismo mes o a primeros de julio. Dura 12 días.

Es el momento adecuado pues coincide con el agostamiento del campo extremeño y con la explosión herbácea de la Sierra de Piedrahita.

La preparación de la vacada para la marcha hacia la sierra, hay que hacerla con antelación y tener en cuenta todo lo necesario para la misma.

Lo primero es tener la vacada apta desde el punto de vista sanitario para poder ser trasladada, por lo que tiene que pasar por todas las pruebas exigidas para ello, es decir, estar libre de tuberculosis y brucelosis. En la actualidad hacen falta dos saneamientos sin dar un solo ejemplar positivo, para autorizar su traslado.

La fiabilidad de las pruebas, que no es del 100/100, unido a la exigencia de dos pruebas, puede inmovilizar, a nuestra manera de ver, innecesariamente a una ganadería con el consiguiente e importantísimo quebranto económico.

Hoy las pruebas se realizan de tal manera que las vacas que tienen cartilla extremeña se hacen en Extremadura y las que la tienen abulense, se hacen en Ávila, pero la normativa es la misma.

El tener que estar pendiente del resultado sanitario, es un interrogante para el ganadero, el cual no puede tomar decisiones hasta no tener el resultado.

En caso de dar positivo -salvo que tenga tiempo por delante para hacer dos pruebas más y que le salgan bien- debe de inmediato intentar resolver tan importante problema, que supone no poder trashumar, con los mismos inconvenientes ya comentados para la lengua azul.

Si hemos resuelto el problema sanitario, el siguiente paso es fijar la fecha para iniciar la marcha. Teniendo en cuenta que son doce días, podemos programar el calendario, como más nos interese.

Fijado el día de salida, hay que planificar las operaciones anteriores a la misma y convocar a los vaqueros profesionales, chofer y camioneta de apoyo, etc...

Unos días antes hay que reunir la vacada en una cerca, apartar si hay alguna parida o alguna que se vea que por alguna razón no puede aguantar bien el viaje y poner los cencerros a las vacas más significadas, las más fuertes, en una cantidad del orden del 30%. Es decir 300 vacas, unos 90 cencerros.

Los cencerros son de distintos tamaños y sonidos. Los mayores para las vacas más grandes y los bueyes, y así descendiendo hasta los más pequeños para las novillas. La operación de poner los campanillos hay que hacerla pasando el ganado por el cepo. Tiene su gracia al soltar la vaca con el campanillo recién puesto, sale pegando saltos como si fueran de un rodeo americano, hasta que en pocos minutos se acostumbra. A partir de ese momento lo llevará sin el menor aspaviento y con gran elegancia.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Todas estas operaciones previas se hacen con el personal de la finca extremeña.

El día antes de la marcha llegarán los vaqueros profesionales contratados, en este caso serranos, tres por lo general, así como los caballos que van a utilizar ellos.

Para ese día estará también preparada la camioneta de apoyo y un chofer, fundamental para el avituallamiento de personas y caballerías, transportando todo lo necesario como sacos de dormir, ropa de agua, la muda de cada uno, herraduras para los caballos y un largo etcétera.....

Es muy importante que el chofer conozca muy bien el camino, de esa manera sabrá dónde acudir en cada momento, llevando bebida fresca y preparando la comida para cuando lleguen los vaqueros.

La noche previa, se decide que la hora de salida sea las 8 de la mañana, con el fin de no pasar demasiado calor en el primer tramo (unas 4 horas) por un carreterín que se convierte en un horno si hace calor, como suele ser normal en la segunda quincena de junio.

Por un motivo u otro nunca hay manera de cumplir el horario en el día de salida, cosa que por el contrario sí suele ocurrir en el resto del viaje.

Salimos en cualquier caso todo lo más pronto posible, añadiendo a los vaqueros serranos, otros dos extremeños. Además siempre hay otros dos o tres amigos que trabajan con toda profesionalidad, más algún acompañante que con que no incordie me quedo satisfecho.

Una vez puesta en marcha la caravana, contamos el número de cabezas al pasar la portera de salida. Solemos llevar unas 325 cabezas. Esta tarea de contar el ganado se repetirá todos los días varias veces, de manera que si faltara alguna, saber en qué tramo se ha quedado e intentar recogerla. Como todo, tiene su ciencia. Dos vaqueros se colocan en un paso, lo más obligado posible, por donde pasan las vacas y son contadas. Otros vaqueros tienen que hacerlas pasar por el lugar de conteo, pero haciéndolo de manera que pasen sin agolparse y sin correr. Suele ser fantástica la exactitud del conteo.

Olvido decir que los caballos deben haber sido preparados para la larga marcha; deben haber comido pienso desde varios días antes, para estar más fuertes, no más gordos; las monturas y cabezadas repasadas. El caballo es un colaborador imprescindible durante toda la marcha.

El primer día transcurre entre encinares y alcornoques de la Sierra de San Pedro, pasando por el Zángano -La Puebla de Obando- en cuyas inmediaciones la cañada se convierte en el vertedero del pueblo. Frigoríficos, colchones, sillas, camas y hasta animales putrefactos. ¡Un horror! Alguna vez que he llevado a invitados ilustres extranjeros, paso verdadera vergüenza de lo que pensarán.

La comida se hace a la altura del Zángano en la misma cañada. Ensalada, garbanzos o lo que decida el cocinero. Luego un rato de siesta para que descanse el ganado y los acompañantes, y en marcha otra vez.

La noche se hace en el cordel junto al Cortijo del Gaitan. La vacada llega despacio, comiendo con las últimas luces del día. Se quitan monturas, se dá pienso a los caballos, se prepara el campamento. La cena nuevamente a gusto del cocinero, y entre pitos y flautas no se acuesta uno antes de las 12 de la noche.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Algún vaquero tiene que irse a dormir a la parte trasera del rebaño, pues es posible, a veces ocurre, que un grupo de vacas salga andando hacia atrás, y como no se las pare en el momento, sería un gran trastorno tener que volver a la mañana siguiente a recuperarlas.

En un año normal, no tiene que ser problema la comida y la bebida del rebaño, pues la cañada suele proporcionarla sin problema, incluso con abundancia, en especial durante los primeros días en los que el tránsito de ganado es muy reducido.

La segunda etapa es de el Gaitán a Valdesalor, parando para almorzar junto al Cortijo de Malanda, aún en la Sierra de San Pedro, parando a comer en el río Ayuela, en el que somos obsequiados por mi amigo Juancho Viola con un gazpacho y un cocido que sabe a gloria.

A partir de ahí entramos en los Llanos de Cáceres y no volvemos a tener sombra hasta las proximidades de Doña Catalina a finales del 3er día.

Durante esta tarde y el día siguiente, es normal ver las avutardas, que tanto abundan en la zona.

Ya la caravana va en marcha y con la velocidad de crucero deseada. Se hace noche en Valdesalor a la altura de Cáceres. Hasta Valdesalor hemos venido por la cañada Soriana Occidental.

No he hecho mención de las condiciones climatológicas y en verdad que lo requiere. Hay que ir preparado para todo: agua, frío, nieve, hielo ó un calor de justicia, pues de todo podemos tener durante los días de camino.

La tercera va desde Valdesalor a Aguas de Verano, etapa monótona y sin nada digno de mencionar, salvo decir que cogemos el cordel de Puente Mocha.

La cuarta es desde Aguas de Verano a Doña Catalina, finca ésta del Conde de Orellana de tan afamada ganadería: caballos españoles, ovejas trashumantes a León y vacas retintas. Se pernocta en las proximidades de tan precioso cortijo, donde por generosidad de su dueño solemos ser bien atendidos.

Hemos continuado por el cordel de Puente Mocha y un tramo del de Trujillo, que no es otro que cañada Vizana o Ruta de la Plata.

Quinto día: de Doña Catalina a Jaraicejo. Jornada cómoda que transcurre por fincas adehesadas.

Es en esta jornada que dejamos la cañada Vizana que va hacia Plasencia, para subir por el valle del Jerte, entrando en la sierra por Tornavacas. La subida a Tornavacas está muy deteriorada por invasión de la carretera en el cordel.

Entramos ya y casi hasta el final, en la Leonesa Occidental.

Descanso y agua para el ganado en el Almonte, rematando la jornada subiendo hasta unas cercas que alquilamos a la altura de Jaraicejo, para mejor descanso de ganados y ganaderos.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Sexto día: Jaraicejo a Saucedilla. Jornada muy larga y dura. Se pasa el puerto de Miravete, siendo la bajada larga y con mal terreno.

Comida y agua en el embalse de Valdecañas en la llamada Playa de Extremadura, una vez descendido del todo la montaña. En términos ciclistas esta etapa sería de 1ª. Se duerme en las proximidades de Saucedilla.

Quiero hacer mención que desde que se han abierto los túneles en la N-V, la circulación en Miravete ha disminuido muchísimo por el puerto. Antes era un problema; la carretera cortaba la cañada en unos 5 tramos, con el consiguiente trabajo de tener que parar el tráfico, no siendo siempre bien recibidos por los conductores.

El tráfico normalmente lo paramos dos jinetes, uno a cada lado con un banderín colorado cada uno, colocado en la punta de la imprescindible garrota, que todo vaquero debe llevar y que tiene múltiples usos.

Séptimo día: Saucedilla – Arroyo de Santa María. Jornada fácil y llana, una buena parte junto al carreterín de Saucedilla a la A-V y el resto hasta Naval Moral de la Mata, en paralelo a la anterior. Hay un momento de nerviosismo al tener que atravesar las trescientos y pico vacas la vía del tren. La vista y el oído, pegado al suelo a lo indio, hacen milagros.

Recuerdo que cuando se planteó el desdoblamiento de la N-V para hacer la autovía, tuve una gran inquietud por lo que pasaría con la cañada, que en este tramo iba pegada a la carretera en bastantes kilómetros. Fuimos al entonces MOPU y nos entrevistamos con un señor muy atento que nos enseñó el proyecto. ¡Horror! La cañada quedaba reducida a 8 m. de anchura.

Hicimos nuestras alegaciones y al final quedó restituida en paralelo a la autovía con una buena anchura y lo que es mejor, cerrada por ambos costados evitando el riesgo de accidentes al entrar alguna vaca en la carretera.

Se llega de día al Arroyo Santa María donde suelen abundar los cangrejos, pero desgraciadamente los americanos.

Es justo reseñar que la Junta de Extremadura ha hecho un esfuerzo en acondicionar nuestro camino, limpiándolo de monte en unos sitios, y haciendo cercas y casetas en los descansaderos. Es muy de agradecer.

Octavo día: Arroyo Santa María – La Corchuela. Jornada tranquila y llana. No hay más que un cruce de carretera y es de poco tráfico. La Cañada discurre en toda su amplitud entre fincas cercadas.

Llevamos a nuestra izquierda la vertiente meridional de la sierra de Gredos y si el día es claro, casi se puede tocar.

Durante años y haciendo que la etapa coincidiera en sábado, reuníamos a comer a un nutrido grupo de amigos que acudían de fincas próximas y que nos acompañaban parte de la jornada a caballo. Hubo que dejarlo porque fue tomando excesivo cariz folclórico; exceso de vino y demasiado acompañante desconocido que se agregaba, crearon algunos problemas.

Se hace noche antes de llegar al pueblecito de Corchuela, ya en Toledo.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Noveno día: Corchuela – Los Bodegones. Jornada también tranquila y cómoda. Se bordea el pantano de Navalcan, al cual no tiene acceso el ganado por estar cercado, y que desde su construcción supone que la jornada sea más larga.

Se duerme en un lugar muy atractivo, un valle muy fresco y con un buen encinar.

Durante muchos años han vivido en Los Bodegones dos personajes muy pintorescos: Flores y su hermana. Después de la cena se organizaba un festejo en el que Flores cantaba y recitaba. Estas pequeñas cosas dan mucha alegría al monótono transcurrir de la trashumancia.

Décimo día: Los Bodegones – Monbeltrán. Como a la hora de salir, la cañada se junta con la Carretera de Ávila a Talavera, discuriendo durante el resto de la jornada en paralelo a la misma.

Es un claro exponente de una carretera trazada sobre la vía pecuaria, sin haber restituido a ésta el terreno afectado.

Hay que cruzar la carretera en varias ocasiones y hay que tener mucho cuidado que alguna vaca no entre en la calzada y produzca algún accidente con el tráfico rodado.

Los tramos junto a las carreteras, necesitan un mayor número de vaqueros que los que discurren entre fincas, complicando la trashumancia.

He omitido comentar que según nos vamos acercando al Puerto del Pico, va concurriéndose la cañada, por salir nuevas vacadas procedentes de distintos sitios, queriendo entrar a los agostaderos sobre los mismos días.

Tras una larga parada en el río Tiétar donde el ganado se refresca y descansa, se intenta llegar a comer a Ramacastañas para por la tarde llegar a dormir en las proximidades de Monbeltrán.

Ya para entonces se sabe los rebaños que van por delante y por detrás. Se sabe también los que van despacio por llevar terneros y los que no.

Como quiera que la jornada próxima hay que subir la sierra, se intenta pactar que las lentas dejen pasar a las más veloces, aunque pocas veces con éxito.

La cañada en las proximidades de Monbeltrán se hace muy estrecha, aunque por suerte rodeada de montes y prados cercados. Normalmente alquilamos esa noche un prado donde meter las vacas, para mejor descanso de los vaqueros. Antes de retirarse a descansar, se decide la hora posible de salida del día siguiente, teniendo en cuenta las vacadas que van por delante.

Mi experiencia es que siempre se retrasa la salida sobre la hora prevista, y a veces mucho, para dar tiempo a los rebaños que van por delante a que recorran el camino a su debido paso.

Día once: - Monbeltrán-Navarredonda - Es la jornada por excelencia, la subida de Gredos, la coronación del Puerto del Pico y un largo recorrido por la siempre más fresca vertiente norte de Gredos. En términos de ciclismo sería jornada especial.

Al final salimos a la hora que nos dejen. Hay que calcular llegar al último descansadero antes de iniciar el asalto final, cuando la vacada que nos precede haya ya salido, para que no se nos junten las vacas.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Se atraviesa el bonito pueblo de Cuevas del Valle, rodeado de preciosos castaños para realizar la parada mencionada una vez pasado el pueblo. Descanso breve y almuerzo, para arrancar enseguida que podemos.

Emprendemos entonces el tramo más difícil del viaje. La cañada se estrecha, reducida a la anchura de la calzada romana. Los alrededores de la calzada están cubiertos de un espeso monte bajo, donde con facilidad se puede esconder alguna vaca sin ser vista y quedarse atrás.

Hay que intentar dominar toda la vacada, difícil tarea al formarse un cordón de vacas que de las primeras a las últimas hay más de 1 Km.

Hay que ir intentando tapar con los caballos los puntos en que es más fácil se despiste una res, lo cual no siempre se llega a conseguir.

Después de muchos esfuerzos se corona al fin el puerto. Algunos vaqueros tendrán que adelantarse por si todavía hay algún rebaño descansando en las praderas, para advertirles que venimos y ver si se van, o al menos para que no se junten las vacas de distintas piaras.

Una vez arriba, nos tomamos un buen descanso para luego emprender el largo camino que aún queda hasta Navarredonda.

En el Pico se separan distintos caminos. Nosotros cojemos el cordel que acaba en el Barco de Ávila, pero que en un determinado punto se bifurca otro, que es el nuestro y que acaba en Hoyos del Espino.

El camino de la tarde se va complicando sobremedida. Las repoblaciones de pinos que bordean el cordel, llenos de monte bajo y sin entresacar, hacen de este tramo otro posible campo para pérdida de ganado.

Hay que estar con mil ojos y no sólo al ganado, sino también al suelo, pues en teoría hay cerramientos de alambre cerrando los pinares, pero sólo en teoría. Los alambres están caídos, siendo un verdadero peligro para caballos y jinetes.

Hay que añadir a la dificultad descrita, que también los piornos que cubren el cordel crecen cada vez más, lo que complica bastante el buen discurrir de la piara.

Antaño los ganaderos quemaban de tarde en tarde los piornales por rodales y este problema no existía. Hoy que no se quema, se convierte en un gran perjuicio para la trashumancia.

Un año conseguimos de la Junta de Castilla y León que enviara una desbrozadora para la limpieza de piornales. Se hizo la operación y quedó bien.

El monte ha vuelto a apoderarse del cordel y sería muy deseable que Castilla y León volviera a limpiarlo.

Si vamos con día por delante (casi siempre se va con retraso en esta jornada), solemos parar a descansar y comer algo en Navarenas, al pié de un arroyo de agua fresca y muy limpia.

Antes y aprovechando una portera que hay en la entrada de la finca, contamos el ganado. Raro es el año que no se nos haya quedado alguna vaca en lo que va de jornada.

A Navarredonda se llega tarde, encerrando la piara en una cerca que solemos alquilar.

Ha sido una larguísima jornada en la que el equipo, tanto jinetes como caballos y no digamos las vacas, se han ganado el descanso.

LA TRASHUMANCIA VISTA POR LOS TRASHUMANTES

Además de las dificultades descritas, hace pocos años, un 28 de junio, salimos de Monbeltrán con una temperatura normal para la época, llegando al Pico con una nevada repentina que cubrió un cuarto el suelo. La mojadura y el frío de ese día no se olvidará jamás.

DÍA DOCE: Último día. -Navarredonda - La Canaleja.

Jornada por lo general agradable, fresca o fría. Da gusto ver el frescor de los pastos de altura y su agua cristalina.

Vamos dejando atrás el impresionante macizo central de Gredos, en esa época normalmente con grandes neveros cubriéndolo.

Solemos llegar a destino a eso de las cuatro de la tarde, previa parada para almorzar en Fuentealberche, lugar donde nace el río de ese nombre.

La dificultad final es el excesivo desarrollo de los piornales, que dificultan la marcha y el control del ganado.

Al no estar permitido quemar el monte de piorno por radales, como era tradicional, el día menos pensado puede surgir un fuego que se lleve la sierra entera por delante, incluyendo por supuesto los pinares de nueva repoblación.

Al cabo de 12 días coronamos la Sierra de Piedrahita, y entramos en el agostadero donde todas las vacas permanecen hasta septiembre, para luego ir bajando las paridas a los prados de abajo en los contrafuertes del Valle del Corneja, donde quedarán hasta su regreso a Extremadura.

Las vacas que se hayan podido quedar perdidas en la etapa del Pico, pueden ser un par, antes o después aparecen y se recuperan.

Antes de disgregarse el equipo y como cierre, hacemos la última comida juntos y nos despedimos hasta el año que viene. Pero este año no podrá ser. Será el primero en mi vida, que no podemos hacer la trashumancia en busca de las verdes praderas serranas.

Para terminar, decía yo antes, que la trashumancia andando peligraría con el cambio generacional. Los pueblos envejecen y no hay jóvenes que continúen en ellos.

Creo que las medidas sanitarias de la UE, reglamentadas por países que desconocen nuestra ganadería extensiva, y aplicadas con exceso de rigor por nuestras autoridades, acabarán en breve plazo con los movimientos ganaderos, pues no hay ganadero tan sumamente insensato que mueva su ganado sin saber si podrá regresar.

No sólo las medidas sanitarias nos dificultan un sistema de ganadería milenario y muy único, también los controles para la declaración y control de la subvención a la ganadería, complica muchísimo este sistema de ganadería que se mueve, cambiando de finca varias veces al año.

Los funcionarios de Bruselas no entienden este sistema de explotación ganadera y se legisla con sistemas contrarios a él. Debería existir una legislación especial para un sistema ganadero totalmente racional, además de milenario.

Por desgracia, quiero terminar diciendo que estoy muy pesimista por el futuro de la trashumancia, salvo que se tomen las medidas pertinentes: Legislación específica e incentivos a ganaderos y vaqueros, para que les siga compensando hacer el camino por las cañadas.

Muchas gracias por su atención.

Madrid, 5 de mayo, 2005

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

Ángel García Sanz

Catedrático de Historia Económica. Universidad de Valladolid

LAS PRIMERAS REFERENCIAS HISTÓRICAS

La más antigua referencia documental a la importancia de la ganadería trashumante segoviana data del año 1200, cuando Alfonso VIII concede un privilegio al Concejo de Segovia en estos términos:

ut [ganatos de Secovia] libera habeant pascua per omnes partes regni mei. Ita quod nullus de regno meo eos [los ganados], vel eorum pastores contrariare, nec pignorare, nec montare, nec aliquo modo impedire sit ausus (Colmenares, cap. XVIII, párr. XIII).

Dieciocho años antes, en 1182, ya había intervenido el mismo monarca para establecer una comunidad de pastos entre los ganados del obispo y del Cabildo, y los rebaños de las Comunidades de Villa y Tierra de Sepúlveda y Pedraza (Colmenares, cap. XVIII, párr. V).

En definitiva, estos datos confirman que la gran trashumancia era practicada desde el territorio segoviano, casi cien años antes de que aparezca la primera referencia a la Mesta, en 1273.

Cuando el licenciado Diego de Colmenares, cronista de Segovia, consignaba en su Historia esos datos tan antiguos corría el año 1673 y era coetáneo de la grandeza que había alcanzado la ciudad gracias a la expansión de la ganadería trashumante y de la industria pañera ligada a ella, y lo comenta así:

Conócese [por los datos indicados] también cuánta antigüedad y opulencia tenía ya en nuestra ciudad esta noble granjería, perpetua mina y riqueza de España; pues cuando las minas de oro y plata, tan celebradas en todas las naciones y escritores, fueron tan antiguamente acabadas, que apenas puede averiguarse hoy dónde estuvieron, y las de ambas Indias se han consumido en tan breve tiempo, este verdadero vellocino de oro se ha continuado tan perpetuo que en nuestros días en sola esta nuestra parroquia de San Juan hemos visto cincuenta mil cabezas de ovejas y carneros en hacienda de solos tres ganaderos. Y en lo restante de nuestra ciudad más de ciento y cincuenta mil; y otro tanto en la comarca de esta jurisdicción; opulencia incomparable e durable continuación, en despojo provechoso de lana, leche y carne, en comercio y ocupación de personas. De esta abundancia y fineza de lanas, ayudada de la naturaleza de estas aguas para lavarlas y teñirlas, nació sin duda la opulenta fábrica de los paños que a nuestra ciudad ha dado tanta riqueza y celebridad en todas las naciones del mundo; siendo en todo tan estimados sus finísimos paños, cuyo trato y fábrica industriosa pide tratado particular para ejemplo de repúblicas (Ibidem, cap. XVIII, par. XIV).

Si a estos preciosos datos que nos da Colmenares, en los que se contemplan los hechos ex ante y ex post añadimos que en torno también al 1200 la tierra del Concejo de Segovia estaba experimentando una ampliación notable entre la Sierra y el río Tajo (aparte del valle del Lozoya, que lo poseía de antes), ampliación territorial motivada en buena

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

medida por el empuje de los intereses ganaderos hacia el sur, se comprenden las excelentes expectativas que las circunstancias históricas iban deparando para Segovia y su provincia de cara al desarrollo sobresaliente que algunos siglos después alcanzará en estos territorios la trashumancia larga castellana y también de la fabricación de paños.

En efecto, entre los siglos XVI y XVIII Segovia y su entorno rural fue, de todo el Reino de Castilla, el centro más importante del comercio de lana merina, que se adquiría para la exportación, y a la vez el centro textil más relevante de pañería de alta calidad.

DECISIVOS CONDICIONAMIENTOS GEOGRÁFICOS: LA ESTRATÉGICA SITUACIÓN DE SEGOVIA EN EL SISTEMA DE CAÑADAS Y LA PROXIMIDAD DE MADRID

Los segovianos de la Baja Edad Media y de los siglos modernos (XVI-VIII) se aprovecharon de unas ventajas geográficas que no concurrían en ninguna otra ciudad -y su entorno- de Castilla. Se puede afirmar que el esplendor lanero y pañero segoviano plasmaba económicamente una «renta de situación».

Y es que el territorio segoviano estaba centrado entre los dos grandes sistemas de cañadas que recorrían de norte a sur el interior peninsular: el leonés y el soriano, aparte del segoviano. En efecto, por el este discurre verticalmente la Cañada Segoviana cruzándose con la llamada Cañada Soriana Occidental, que en territorio segoviano se denomina Cañada de la Vera de la Sierra. Ésta recorre sinuosamente todo el pie de monte de la Sierra en su ladera septentrional y, al alcanzar el Campo Azálvaro (El Espinar) cruza con la más oriental de las cañadas leonesas, la Cañada Leonesa Oriental, que prosigue verticalmente hacia el sur, mientras la de la Vera de la Sierra prosigue su camino al norte del Sistema Central, hasta alcanzar Béjar. Por tanto: el territorio segoviano está recorrido por cañadas importantes en la zona oriental, meridional y occidental. ¿Dónde se encuentra algo parecido?

Pero no es la abundancia de cañadas lo que explica la singular importancia pretérita de Segovia en lo tocante a producción, comercialización y transformación de la lana. En Extremadura concurren más cañadas que en Segovia, evidentemente, y no por eso llegó a brillar tanto, ni de lejos, en las actividades mencionadas. Lo importante es que las cañadas que discurren por Segovia están situadas a medio camino del movimiento trashumante, esto es, el punto exacto donde era adecuado realizar el esquila y lavadero para la exportación.

El fruto de la trashumancia mesteña quedaba así en buena medida en Segovia, aunque los pastos en que habían pacido los rebaños en la invernada y en el agostadero estaban lejos (La Mancha, Extremadura, los puertos veraniegos astur-leoneses). En definitiva, Segovia concentraba la riqueza generada en otras regiones.

Pero, además, Segovia contaba con la proximidad de la villa de Madrid, convertida en corte en 1561, y donde va a avocindarse lo más granado de la «aristocracia ganadera» a lo largo de los siglos XVII y XVIII. Estos ganaderos cortesanos, que han abandonado sus ciudades provincianas para aprovechar el esplendor de la corte y sus beneficios económicos y políticos, elegirán como lugar de esquila de sus grandes cabañas los pueblos y territorios colindantes a la que hemos nombrado Cañada de la Vera de la Sierra. Allí cons-

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

truirán, ya en el siglo XVII, pero sobre todo en el XVIII, enormes edificios de esquila que a veces tienen adosado un palacio campestre, al que se trasladará la familia del gran ganadero durante el tiempo de la esquila. Los casos de los Marqueses de Perales en El Espinar, del Marqués de Iturbieta en el esquila de Santillana, el de los Sirva-Herrera en Cabanillas del Monte ilustran este importantísimo hecho, sin el cual no puede comprenderse la relevancia lanera de Segovia, la cual no refleja sólo la potencia de Segovia, sino de la Mesta en general. Segovia, podría decirse, se convierte en una «aglomeración mesteña trashumante» en los siglos XVI, XVII y XVIII que tiene sus supuestos en todo el Reino de Castilla.

A través de los libros de tazmías (esto es, de reparto de diezmos) de las parroquias serranas segovianas y de algunos otros documentos de gran importancia historiográfica (El Catastro de Marqués de la Ensenada, 1750, y el Memorial Ajustado del Expediente de concordia..., Madrid, 1783) podemos calcular aproximadamente la cuantía de cabezas de ganado que cada año los grandes ganaderos madrileños esquilaban en los esquilos segovianos:

- Hacia 1750, los trashumantes segovianos se cifraban en 225.853 cabezas, sin embargo se esquilaban 1.035.348, por lo que hay que atribuir a los madrileños 809.495 cabezas, casi cuatro veces más que el contingente de propiedad segoviano, lo que se confirma a la vista de las tazmías de los principales pueblos de esquila, que nos ofrecen el nombre, vecindad del ganadero dueño de los rebaños.

- En los años 1785-1800, se dispensaron en Segovia guías para la exportación de lana merina fina por una cantidad media anual de 151.588 arrobas lavadas, cuantía que hubo de ser esquilada a 1.515.883 cabezas lana res, de las que correspondería a ganaderos madrileños 1.265.883 cabezas y unas 250.000 a segovianos.

Estos datos corroboran el singular significado de Segovia como centro trashumante y lanero en relación con el resto de los territorios de la Corona de Castilla y, en especial de la corte de Madrid.

LA LANA SEGOVIANA Y SU COMERCIALIZACIÓN HACIA LOS CENTROS DE PAÑERÍA SELECTA DEL RESTO DE EUROPA

El segoviano que visitara Florencia y tuviera la curiosidad de conocer la Capella degli Spagnoli de Santa Maria Novella, quedaría sin duda sorprendido por la tumba de un paisano: Baltasar Suárez de la Concha.

La tumba, que está bajo el altar de la capilla, evocaría en él, si es persona leída, la grandeza de Segovia en el siglo XVI. Una ciudad cosmopolita por la vía del comercio internacional de la lana. ¡Hasta Florencia llegaba entonces la burguesía comercial de la ciudad del acueducto! Pero llegaba también a Rouen, La Rochelle, Brujas, etc. Y más tarde (siglos XVIII y XIX) a Ámsterdam y Londres. No se ha vuelto a ver aquella grandeza, que, por cierto, no se basaba en los paños sino en la lana. Los paños eran cosa más doméstica, más española y a lo sumo indiana.

Como es sabido, el destino de las lanas merinas españolas fue diferente a lo largo de los siglos XVI-XIX. Frente a un predominio de destino flamenco en la primera mitad del quinientos, se pasó en la segunda a una preponderancia del destino italiano; en el XVII y

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

la primera mitad del XVIII el destino fue holandés (como centro de distribución a otros países); a finales del XVIII el destino fue inglés. Los puertos franceses, atlánticos y mediterráneos siempre admitieron la materia prima textil procedente de España. En definitiva, «las rutas de la lana merina española» se extienden con casi todo el territorio de la Europa occidental, a diferencias de otras de recorridos más delimitados.

A partir de documentos completamente fehacientes (Archivo General de Simancas, sec. D.G. de R, 1ª remesa, y del Archivo Municipal de Segovia, Memorias de la Real Sociedad Económica de Amigos del País) resulta que la procedencia de la cuantía de lana exportada por el Reino de España a finales del siglo XVIII fue la siguiente, con indicación precisa de la procedente de Segovia y sus esquilos:

Exportación Media Anual de Lana Lavada (en arrobas = 11,5 kgs.)				
Conjunto de España		Provincia de Segovia		Porcentaje de Lana de Segovia
Años	Lana	Años	Lana	Segovia
1780-1789	418.078	1786-1789	157.017	37,55
1790-1796	378.158	1790-1797	149.760	39,60

Estos datos, correspondientes al período más esplendoroso de la gran trashumancia castellana y de la Mesta, testimonian incuestionablemente la relevancia de las lanas esquiladas en Segovia frente a otras que lo eran en las diversas regiones. Pero las calidades supremas eran leonesas-segoviana, que eran de la misma suprema calidad por el hecho de que los rebaños productores de ambas veraneaban en las sierras leonesas y asturianas. Este hecho es el que las hacía de idéntica calidad, y no la residencia de los propietarios de las cabañas. Sobre este punto hay gran confusión entre los que se consideran especialistas, entre los cuales hay ingenieros agrónomos, antropólogos, sociólogos, «expertos sobre la naturaleza» y otro tipo de aficionados que escriben sobre este tema histórico sin saber una palabra de paleografía. No se trata de excluir, se trata de seriedad intelectual.

MONUMENTOS DE LA GANADERÍA TRASHUMANTE EN SEGOVIA

Monumentos de la actividad ganadera trashumante en Segovia son, desde luego, las tres cañadas que cortan el territorio provincial al este, al oeste y a lo largo de todo el sur de forma simétrica al pie de monte de la Sierra. Es lamentable, dada la general falta de formación en ciencias humanísticas de los gobernantes, que el concepto de monumento sólo sea aplicable para ellos a testimonios religiosos del pasado. Como si antaño la gente sólo rezara para salvar el alma y no trabajara para ganarse la vida.

Entre las tres cañadas que discurren por el territorio segoviano la más – y yo pienso, única - relevante a nivel nacional es la Cañada de la Vera de la Sierra o también llamada (no sé con qué justificación histórica) Cañada Soriana Occidental. Dudo sobre su deno-

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

minación porque, de admitirla, la Cañada Segoviana debería llamarse Burgalesa. Ni la Soriana Occidental discurre gran parte de su trama por Soria, y lo mismo ocurre con la Segoviana, que progresa muy poco por el territorio segoviano y no creo que los rebaños que la transitaran fueran de origen segoviano, lo que también puede afirmarse de la Soriana Occidental. Todo este tema es pura cuestión de nomenclatura creada por los topógrafos de la segunda mitad del siglo XIX (funcionarios del Estado Liberal), que no debían saber gran cosa de historia. Sólo veían el terreno, sin su pasado.

Pero, aparte de las cañadas, son también monumentos de la trashumancia los esqui-leos, hasta treinta y nueve perfectamente localizados en la actual provincia de Segovia. Alguno intacto a cómo era por 1800 (Cabanillas del Monte), otros aún vistosos (El Espinar, Ortigosa del Monte, Santillana y Alfaro), otros en situación de ruina reconocible (Tres Casas, Aldealapeña). El de Santillana, perteneciente al marqués de Iturbietta, es el más «pedagógico» para mostrar lo que eran esos imponentes edificios industriales, aunque hoy haya perdido la cubierta y el piso principal de la parte delantera.

Es perfectamente factible hoy trazar una ruta de las cañadas y esqui-leos que recorra, sobre la Cañada de la Vera de la Sierra, desde El Espinar a Riaza. Un trayecto más corto y cómodo iría desde Santillana a Alfaro, pasando por Trescasas, Cabanillas del Monte y Torrecaballeros, hasta llegar al mencionado esqui-leo de Alfaro o de Las Puertas.

También son monumentos los pocos lavaderos de lana, de los que sólo quedan hoy vestigios por ser de construcción más endeble que la de los esqui-leos. El más visible es el de Alfaro, adosado al esqui-leo y sobre el que aún se mantiene enhiesta la chimenea del horno que servía para hervir agua. Charcones y estanques rodean al lavadero. También en Villacastín – en excelente estado – y en las Navillas de Riofrío. La concentración máxima de lavaderos estaba en Segovia, se alimentaban de agua del Eresma y se situaban a la izquierda de la carretera a Arévalo, junto al viejo puente, hoy restaurado, «de las merinas», en la Escuela de Explotación Agraria hoy existente.

LA INDUSTRIA TEXTIL SEGOVIANA: LOS PAÑOS SELECTOS

Mientras el menester ganadero trashumante y trasterminante se remonta en Segovia a los tiempos de su repoblación frente a los moros en 1806, la industria textil selecta no arrancó hasta fines de la época medieval: el siglo XV. A finales del quinientos alcanzó el ápice de su esplendor, para luego decaer en el XVII a la tercera parte y remontar en el XVIII, aunque ahora ya sólo a menos de la mitad de géneros de los confeccionados hacia 1580 – unos 5.000 paños frente a alrededor de 14.000 -.

La mayoría de la población de la ciudad de Segovia era directamente dependiente del negocio de la producción de paños y no del de la trashumancia, del esqui-leo, lavado y exportación de lanas. Aquél generaba muchos puestos de trabajo – incluso en la comarca -, mientras que éste era escaso a este respecto. Por eso, cuando Segovia llegó a contar con unos 25.000 habitantes a fines del XVI, la explicación está en la ocupación que daba la transformación de la lana para paños; bastante más lana se exportaba a finales del XVIII y sin embargo la población urbana apenas alcanzaba los 12.000 habitantes.

Podríamos afirmar que la lana daba mucha riqueza —en especial para los ganaderos trashumantes forasteros, madrileños—, pero poco trabajo a los vecinos. Y lo contrario ocu-

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

rría con la fabricación de paños: mucho empleo y poca riqueza. La dialéctica entre lana/paño es fundamental para conocer la evolución histórica de Segovia.

Porque ¿cuánta de la lana esquilada de las famosas cabañas que aquí venían a esquilarse y lavar para luego exportar era empleada para la fabricación de paños in situ? Entre 15.000 y 40.000 arrobas en limpio, siendo así que, al menos en la segunda mitad del XVIII se exportaban unas 155.000 arrobas lavadas también. Lo que quiere decir que tan sólo se transformaban en Segovia entre un 10 y un 25 por 100 de la lana fina merina esquilada en su territorio. El resto atendía a otros centros textiles españoles y, sobre todo, se exportaba al extranjero. Los beneficios generados por esta importante proporción iban sobre todo a Madrid, donde residían los grandes ganaderos —algunos con doble vecindad o «vecindad mañera» en pueblos de esquila de Segovia: el Marqués de Perales, el de Iturbia y otros muchos—.

Esto quiere decir que se producía mucha más lana que la que se podía industrializar en Segovia. Pero no por ello dejó de ser Segovia en los siglos XVI, XVII y XVIII el más importante centro textil de la Península especializado en paños de calidad.

La especialidad textil de Segovia eran los paños veintidosenos negros - 36 metros de largo, más de 2 de ancho, con 2.200 hilos de urdimbre, pero de más de 30 kgs.-.

La organización empresarial fue siempre la correspondiente al Veriagssystem - traducible por sistema por encargos o sistema de trabajo a domicilio -, que era el más generalizado en la Europa moderna. Se trataba sencillamente de que el empresario - Verleger o «señor del paño» o «mercader hacedor de paños: estas son las denominaciones en la documentación segoviana - encargaba a los maestros de las diferentes fases de la producción la realización de cada una de las operaciones conducentes a la fabricación. Al final, la obra acabada volvía a manos del «señor del paño. Era un sistema de producción dispersa, puesto que los talleres estaban desperdigados por la ciudad. E incluso por el campo próximo para las operaciones primeras de cardar e hilar la lana con fiada por el «señor del paño», residente siempre en la ciudad.

Este sistema organizativo explica que en Segovia no haya quedado ningún centro fabril, de grandes proporciones y concentrado. Los talleres de los maestros artesanos se distribuían por las parroquias del «arrabal»: Santa Eulalia, El Salvador, Santo Tomás, San Millán, San Justo y Santa Columba. Es un atentado contra el patrimonio el que las últimas casitas de los artesanos vayan desapareciendo de estos barrios (antaño concentraban a las dos terceras partes de la población de la ciudad). Así, nunca se entenderá Segovia. Máxime cuando el Acueducto era la espina dorsal del ámbito industrial de la ciudad, por cuanto servía agua a los talleres de tinte y de lavado de lanas. ¿De no servir para esta trascendental función, se habría conservado el Acueducto? Hoy esto ni se lo plantea la insensibilidad cultural gobernante.

A la vista de los libros de clientes de los empresarios pañeros de Segovia, el mercado principal para sus géneros eran las ciudades del interior peninsular: Madrid, Valladolid, Salamanca y Toledo, sobre todo. Sin embargo, también remitían algunas cantidades a Indias a través de Sevilla, aunque era muy arriesgado el cobro.

Para que se aprecie cuál era la importancia ocupacional del textil en sus mejores tiempos puede verse este cuadro:

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

ESTRUCTURA LABORAL DE LA CIUDAD DE SEGOVIA EN 1561

	Núm. Vecinos	Porcentaje
AGRICULTURA, GANADERÍA Y SILVICULTURA	122	3,7
INDUSTRIA	2.488	75,8
Textil	1.905	58,1
Cuero y confección	558	10,3
Construcción	82	2,5
Metal	59	1,7
Papel	19	0,5
Diversos	85	2,5
SERVICIOS	669	20,4
Comercio, hospedaje	346	10,5
Transporte	52	1,0
S. Públicos	212	9,5
S.Personales, hogar	79	2,4
Total vecinos activos	4.409	

FUENTE: Archivo General de Simancas. Secc. Expedientes de Hacienda, Leg. 165

Puedo asegurar que, por entonces, no había ninguna ciudad más industrial que Segovia en toda la Península. Es hoy lamentable que el visitante de Segovia no se percate de nada de esto y que, en definitiva, saque una idea confundida de la ciudad entre tanto Acueducto, Catedral y Alcázar. Y, sobre todo, entre tanto cochinitillo y cordero. Eso no es turismo cultural.

EL FINAL DE TODO EL MUNDO QUE HEMOS PERDIDO

El derrumbe de esta sociedad de Antiguo Régimen privilegiada por las lanas que se exportan y por los paños selectos que se «fabrican» es cosa del primer tercio del siglo XIX, aunque algunos vestigios de la trashumancia quedarán hasta principios del XX (el Marqués de Lozoya vende su cabaña trashumante en 1905 y los que sigan sólo serán antiguos mayorales y rabadanes. Es un mundo a pequeña escala. Es también en ese período cuando la industria textil entra en una decadencia de la que no podrá salir ya nunca.

Las razones de la crisis de la trashumancia son generales y no afectan sólo a Segovia. Lo mismo ocurrió en Tierra de Cameros y en el norte de León. En primer lugar, la Guerra de la Independencia acabó con muchas cabañas tanto para alimentación de las tropas de uno y otro bando, como por las confiscaciones de ganado hechas por franceses e ingleses para trasladar los rebaños a sus países y aclimatarlos allí. Pero además, desde 1814, las lanas de Sajonia, más finas y baratas que las castellanas, conquistaron los principales mercados exteriores de éstas, y en concreto el más importante de ellos: Londres. Los precios de la lana merina se derrumbaron en el exterior y en la década de 1820 malvivían los

CAÑADAS, LANAS Y PAÑOS EN LA HISTORIA DE SEGOVIA

ganaderos trashumantes españoles por falta de salida de sus lanas. Alguno, como el Marqués de Lozoya, pensó rifar su esquila en Cabanillas para sobrevivir. La mayoría malvendió sus ganados, de lo que se aprovecharon los antiguos criados, mayores y rabadañes (los primeros gestores de cabañas de más de 5.000 cabezas y los segundos responsables de rebaños de 1.000).

De ese período - primer tercio del XIX - data el principio de la ruina de los esquilaes, salvo excepciones como el de Cabanillas del Monte, y del deterioro de las cañadas.

El escaso contingente ganadero trashumante a partir de entonces - entre uno y dos millones— dirigió sus lanas hacia Cataluña, donde la industria textil lanera de Sabadell y Tarrasa fue capaz de absorber una pequeña parte de lana de la que antes se enviaba al exterior. La mayor parte de los ganados trashumantes se convirtieron en estantes, integrados en la actividad agrícola que tanto se extendió en el XIX gracias a las roturaciones propiciadas por la desamortización.

También el primer tercio del XIX fue fatal para la industria textil pañera segoviana. No por falta de materia prima, sino por falta de mercados ante la llegada desde el exterior de nuevos géneros y ante la competencia de los centros catalanes y alicantinos (Alcoy). Apegados a los veintidosenos, los segovianos no pudieron enfrentarse con las panas, los algodones, las indianas, etc., novedosos y más bajos de precio. Así se fueron cerrando establecimientos en las márgenes del Eresma, hasta concluir con desaparecer todos, a pesar de alguna resistencia pionera (Mompín) que se saldó con el fracaso. La generalidad de los fabricantes eran reacios al sistema fabril concentrado, frente al Verlagsystem. El apego a la tradición fue mortal.

Por todo ello, Segovia no es hoy una ciudad industrial, a pesar de haber lo sido en el mayor grado en el pasado, con momentos de auténtica grandeza popular como fue la construcción de la catedral gracias en buena parte por las donaciones y limosnas de los gremios textiles.

LAS VIAS PECUARIAS DEL REINO DE ESPAÑA. UN PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL EUROPEO

Julio Martín Casas

Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente (F.E.P.M.A.)

Soñé que tu me llevabas
por una blanca vereda,
en medio del campo verde,
hacia el azul de las sierras,
hacia los montes azules,
una mañana serena.

Antonio Machado.- "Caminos"

¡Por fin! Hemos podido celebrar el tan esperado y necesario I Congreso Nacional de Vías Pecuarias, a los 10 años de la promulgación de la Ley 3/1995 de 23 de marzo, que establece la normativa básica que "garantiza el aseguramiento de la integridad y adecuada conservación de estos bienes de dominio público, de carácter inalienable, imprescriptible e inembargable".

Ante todo, ha sido gratificante la ocasión que nos ha brindado el Congreso de reunirnos a los que durante mas de 25 años hemos defendido a ultranza la conservación y puesta en valor de este singular patrimonio natural y cultural. Amigos, colaboradores, pastores trashumantes, responsables del Gobierno de la Nación, de las Comunidades Autónomas y de los municipios, de las Instituciones Europeas, miembros de las Asociaciones Ecologistas, catedráticos, expertos, y tantos y tantos otros, comprometidos todos con la preservación de nuestra cultura, nuestro territorio y nuestra calidad de vida.

La labor de estos años ha dado sus frutos. El compromiso y la decidida voluntad de Doña Cristina Narbona, Ministra de Medio Ambiente, con el acuerdo de los Gobiernos Autonómicos, apoyados en las valiosas aportaciones de los especialistas, nos hacen concebir fundadas esperanzas de que se puede acabar con el expolio, las ocupaciones, las roturas y las agresiones de todo tipo que han sufrido nuestras Vías Pecuarias. Dos siglos de abandono y de incuria no se recuperan por "arte de birlibirloque", pero tenemos el firme convencimiento y la esperanza de que muchos miles de kilómetros, muchos miles de hectáreas, se conservarán para uso y disfrute de todos los ciudadanos. Por cañadas, cordeles y veredas, por las carreradas, veredas de la carne, galianas, cordones, cuerdas y cabañiles, que serpentean la Península Ibérica de norte a sur y de este a oeste, seguirán pasando los animales, que las hicieron a golpe de pezuña, y las recorrerán hombres, mujeres y niños, paseando por una riquísima red de caminos alternativos, única en el mundo. Gozarán de los espacios abiertos, de la naturaleza y del paisaje por pacíficas y silenciosas rutas sin la amenaza de los vehículos a motor. Serán el contrapunto necesario y más barato al Proyecto de España en Red -(Plan de Infraestructuras 2005-2020)- ambicioso y también necesario programa de cuantiosas inversiones en carreteras, ferrocarriles, aeropuertos y puertos para articular el territorio con una malla de comunicaciones moderna y eficaz.

LAS VIAS PECUARIAS DEL REINO DE ESPAÑA. UN PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL EUROPEO

Y es justo y obligado tener un recuerdo y rendir un homenaje de reconocimiento a los que, infatigables, convencidos de lo justo de la causa, organizaron y participaron en cientos de coloquios, jornadas, recorridos, estudios y publicaciones, exposiciones, campos de trabajo, reuniones con todas las instituciones y responsables involucrados, “dando la vara a todo bicho viviente”, mientras los últimos sufridos pastores trashumantes seguían llevando sus rebaños por las cañadas en penosas condiciones. Jesús Garzón “con las merinas viene y va por la Puerta de Alcalá”, Valdueza guía a sus negras vacas subiendo al Puerto del Pico, así como Lionel, Chico y Mora conducen a sus toros bravos y a sus ovejas, buscando los pastos en cada estación del año. Ellos representan a muchos otros y nos marcan un camino que no debemos abandonar.

Para mi es obligado, como Director desde el año 1978 de la Fundación para la Ecología y la Protección del Medio Ambiente, (“La F.E.P.M.A.”), institución privada cuyos objetivos han sido básicamente la defensa de los Patrimonios Públicos, y hoy en trámite de extinción, recordar al Profesor González Bernáldez que ya en 1980 orientó a un brillante plantel de sus colaboradores, profesores, doctorandos y alumnos hacia los estudios de las Vías Pecuarias, dando luz a los Cuadernos de la Trashumancia (25 monografías que actualizaron el Estado de la Red, intrusiones, censos de ganado, legislación, cartografía, etc. etc.). Y con Fernando González Bernáldez recordamos al desaparecido Alvaro Llorca, “muerto en acto de servicio” documentando una Cañada Real, y con ellos a todos los colaboradores de FEPMA.

Después vinieron “Documentación, Análisis y Diagnóstico del Estado de la Red Nacional de Vías Pecuarias” (LIFE-U.E.). Estudios, proyectos y gestiones para crear un Centro Europeo de las Vías Pecuarias, estudios para la recuperación integral de las Cañadas Reales Soriana Occidental, Conquense, Leonesa Oriental y Segoviana. Campos de Trabajo (INJUVE) en la Cañada de Monfragüe, jornadas de esquila en el Rancho de Cabanillas en Segovia, recorridos turísticos reivindicando las Cañadas, la Exposición Caminos Silenciosos, participación en la elaboración de la Ley, Programas Europeos (Trashumont e Rotas da Transhumância-INTERREG-Portugal), Jornadas del Consejo de Europa, Congreso Internacional de Sancti-Petri, Programas de “Pasillos Verdes” y otras muchas actividades llevadas a cabo con poco dinero pero con mucho entusiasmo. A todos nuestros colaboradores ¡muchísimas gracias!. Y muchas gracias a José Manuel Mangas Navas, incombustible y sufrido defensor de los Patrimonios Públicos, a los responsables del antiguo ICONA y ahora Dirección General para la Biodiversidad y a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del MOPTMA, sin los cuales muchas de estas iniciativas no habrían llegado a buen fin.

Todos estos avatares, sinsabores, incomprensión, burlas: “Utópicos, románticos, reliquias del pasado”..., disgustos. “Los gozos y las sombras” de tantos años, los damos por buenos al hacer memoria de lo que ha significado este Congreso, las valiosas aportaciones de todos los participantes, las ponencias, conferencias, publicaciones, etc., etc...

Hacemos votos para que se desarrollen y se cumplan las 13 Conclusiones, que se cumplan y se respeten la Ley del Reino de España y las de las Comunidades Autónomas, los mandatos de las Propositiones no de Ley del Congreso y del Senado y para que las Vías Pecuarias sigan siendo vías de conexión, de articulación del territorio, de intercam-

LAS VIAS PECUARIAS DEL REINO DE ESPAÑA. UN PATRIMONIO NATURAL Y CULTURAL EUROPEO

bio, atravesando montañas y ríos, tierras y comarcas, mezclando culturas y saberes, enriqueciéndonos con la diversidad de nuestro patrimonio natural y cultural.

Los Patrimonios Públicos son un legado, y nosotros somos meros depositarios y estamos obligados a transmitirlos a las generaciones venideras, bien conservados y si es posible mejorados.

¡Que así sea!



DISCURSO DE CLAUSURA

D I S C U R S O D E C L A U S U R A

DISCURSO DE CLAUSURA

LAS VÍAS PECUARIAS: UNA APUESTA DE FUTURO

Ilmo. Sr. D. Antonio Serrano Rodríguez
Secretario General para el Territorio y la Biodiversidad.
Ministerio de Medio Ambiente

Las vías pecuarias, como es sabido, conforman una red viaria de unos 125.000 kms. de longitud que se distribuyen a lo largo y ancho de casi toda la geografía hispana, dato que, por sí solo, bastaría para que merecieran ser consideradas como una formidable estructura conectiva, susceptible en cuanto tal de ser incorporada a las estrategias de ordenación territorial y medioambiental compatibles con su primordial y genuino uso ganadero.

Esta favorable apreciación hoy es ampliamente compartida por los técnicos y especialistas de diferentes ámbitos (ordenación del territorio, medio ambiente, urbanismo, paisaje, etc.), aunque así no ha sido siempre, y ni tan siquiera hace apenas una década, justamente la que nos separa de la promulgación de la vigente Ley Básica 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.

Y es que, en primer lugar, la normativa anterior (Ley de Vías Pecuarias de 1974 y su Reglamento de 1978), reforzando la posición continuista mantenida durante el medio siglo anterior, contemplaba a las vías pecuarias y a sus menguados usuarios como algo residual, de manera que la lenta pero incontenible decadencia de la trashumancia conllevaba la desafectación de los terrenos viarios en desuso o infrautilizados. Ello sin contar con la desafectación que operaba de hecho en las obras públicas, en general, incluidas las que acometía el propio Departamento responsable de dichas vías, el de Agricultura, con motivo de la puesta en práctica de determinadas actuaciones de ordenación del espacio rural (en particular, colonización agrícola y concentración parcelaria). A mayor abundamiento, el intrusismo general -ya de carácter social, ya especulativo- se trataba desde una posición típicamente entreguista, a la defensiva, de suerte que las usurpaciones de terrenos acababan siendo legitimadas o consentidas.

En segundo lugar, el Real Decreto 2876/1978, de 3 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de aplicación de la Ley 22/1974, de 17 de junio, de Vías Pecuarias, siendo como es preconstitucional, no tiene fácil acomodo en el nuevo orden político-administrativo del Estado, pues, en el marco de la nueva configuración territorial del mismo, las Comunidades Autónomas se van dotando de los respectivos Estatutos de Autonomía, en los que -con mejor o peor fortuna- comienzan a asumir las competencias atinentes a aquella materia. Mas, aunque la asunción de competencias fue desigual, durante el periodo 1980-1985 se procede, con carácter general, al traspaso de funciones y servicios del Estado a las Comunidades Autónomas en materia de conservación de la naturaleza y, entre otros, de los relativos a vías pecuarias. De ello se derivaban -como alguien advirtió en su momento- tres modelos competenciales: uno de administración exclusiva (Navarra y País Vasco) y otros dos de administración compartida (CC.AA.- Administración General del Estado), que, a mayor complejidad, incorporaban los errores y omisiones de las profundas e interminables relaciones de vías pecuarias que, como a modo de anexo, acompañaban a cada uno de los Reales Decretos sobre traspasos de competencias.

DISCURSO DE CLAUSURA

Así pues, una normativa caduca se superpuso a un modelo competencial desequilibrado y provisional, cuya conjunción propiciaba la apatía administrativa y el consiguiente abandono de la red viaria. Afortunadamente, y en buena medida como consecuencia de la labor efectuada por algunas entidades no lucrativas de feliz memoria (FEPMA, CODA, Fondo Patrimonio Natural Europeo), se va generando una nueva toma de conciencia por la ciudadanía que, a la postre, planteará sus demandas ante la Administración General del Estado, la que finalmente asume como ineludible la promulgación de una nueva norma que, con el rango de básica, e impronta conservacionista, recibió sanción en 23 de marzo de 1995.

En efecto, la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, pretende poner en valor la red viaria otorgando relevancia a tres aspectos principales:

1.- Ganadería extensiva.- Como expresa la Ley en su preámbulo, “la red de vías pecuarias sigue prestando un servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo, con favorables repercusiones para el aprovechamiento de recursos pastables infrautilizados” (pastos de montaña y dehesas de invernada); asimismo, le reconoce su importancia “para la preservación de razas autóctonas”, de tanto interés para la cabaña nacional.

2.- Usos complementarios.- Asimismo manifiesta la Ley en su preámbulo que, “atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental”, aspecto que desarrolla en su articulado cuando establece (art. 17.1): “Se consideran compatibles con la actividad pecuaria los usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo la naturaleza jurídica de la ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero”.

2.- Corredores ecológicos.- A decir del citado preámbulo, “también han de ser consideradas las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres”, y así lo reconoce el 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 flora y fauna silvestres, cuando establece (art. 7): “Con el fin de mejorar la coherencia ecológica de la Red Natura 2000, las Administraciones públicas competentes se esforzarán por fomentar la gestión de aquellos elementos del paisaje que revistan primordial importancia para la fauna y la flora silvestres y en particular las que, por su estructura lineal y continua, como son las vías pecuarias, los ríos con sus correspondientes riberas o los sistemas tradicionales de deslindes, o por su papel de puntos de enlace, como son los estanques o los sotos, son esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres”.

Por su parte, acomodándose a la Ley Básica –supletoria para Navarra-, las Comunidades Autónomas se han ido dotando de normas propias: Extremadura (1996-

DISCURSO DE CLAUSURA

2000), Navarra (1997), La Rioja, Madrid y Andalucía (1998), y Castilla-La Mancha (2003). Aragón, en trámite parlamentario, y Castilla y León, en proyecto. Apoyadas en esta normativa específica –aunque, en ocasiones, sin esperar a ella-, casi todas las Comunidades Autónomas prosiguieron con la tradicional clasificación de vías pecuarias en los términos municipales donde no se había practicado, e, incluso, algunas emprendieron actuaciones programáticas más ambiciosas, como las de Andalucía, Castilla-La Mancha y Extremadura; en particular, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía adoptó el acuerdo de 27-3-2001, por el que se aprueba el Plan para la Recuperación y Ordenación de la Red de Vías Pecuarias de dicha Comunidad Autónoma.

Desde otra instancia, y fijando la atención en la colaboración interadministrativa, la Comisión de Medio Ambiente, del Congreso de los Diputados, en su reunión de 11 de noviembre de 1998, aprobó con modificaciones la Proposición no de Ley sobre Vías Pecuarias presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en los siguientes términos: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar, en colaboración con las Comunidades Autónomas, un Plan Nacional de Recuperación de Vías Pecuarias, determinando la Red Nacional de Vías Pecuarias y concretando los instrumentos a los que ha de ajustarse la cooperación interadministrativa, prevista en el artículo 3.2 de la Ley 3/1995, de Vías Pecuarias”.

Precisamente al amparo de las competencias que confiere la Ley 3/1995, y en cumplimiento de la Proposición no de Ley de 1998, el Ministerio de Medio Ambiente, primero a través de la Dirección General de Conservación de la Naturaleza –y después, de su sucesora, la Dirección General para la Biodiversidad-, ha ido implementado un Programa, en colaboración con las Comunidades Autónomas, para la determinación y recuperación de vías pecuarias, particularmente las integradas en la Red Nacional.

Pues bien, como resultado de la aplicación de dicho Programa se ha procedido a identificar las grandes cañadas que forman parte de la Red Nacional y, partiendo de los estudios históricos y otros de carácter administrativo (ICONA-CEOTMA, 1981), se ha fijado el itinerario de las Grandes Cañadas Reales de la Mesta, que, presumiblemente, y previa consulta con las Comunidades Autónomas, recibirá próxima sanción oficial: C.R. de la Plata o Zamorana, CC.RR. Leonesas Oriental y Occidental, C.R. Burgalesa, C.R. Segoviana, C.R. Galiana, CC.RR. Sorianas Occidental y Oriental y C.R. Conquense. Subsiguientemente, durante el periodo de 1999-2004, el Ministerio de Medio Ambiente ha suscrito siete convenios específicos de colaboración con seis Comunidades Autónomas para la ejecución de sendos proyectos de deslinde, amojonamiento y señalización en sus redes viarias: Extremadura (1999), Castilla y León (2000), Navarra (2001), Comunidad Valenciana (2002), Castilla y León (2003), Castilla-La Mancha (2003) y Murcia (2005), con una actuación conjunta sobre más de 1500 km.

Con los datos expuestos, puede afirmarse que el resultado de diez años de aplicación de la Ley 3/1995 es globalmente satisfactorio, y en él se concede mayor importancia a la toma

DISCURSO DE CLAUSURA

conciencia por la ciudadanía, una concienciación a la que quizá los sociólogos señalarían esta secuencia de causas y efectos en un proceso cronológico-circular: grupos concienciados - Administración General del Estado - Administraciones Autonómicas - Administraciones Locales - ciudadanía - Administraciones Públicas en general...

El comentado éxito –todo hay que decirlo- queda parcialmente empañado por ciertas reservas, ya que todavía hoy algunas Comunidades Autónomas demoran más de lo debido el desarrollo de la normativa básica, e incluso en alguna otra se hace notorio su incumplimiento en lo que respecta a la clasificación urgente de las vías pecuarias no clasificadas (Disp. adicional primera), notoriedad que se hace más evidente si se toma en consideración que la aplicación de la Ley no sólo atiende una demanda social sino que deviene en exigencia municipal, pues, en efecto, casi todos los términos municipales de la España mediterránea, y los de algunas comarcas de la España atlántica, disponen de vías pecuarias susceptibles de ser incluidas en proyectos de desarrollo rural –en buena medida cofinanciados por la UE-, de suerte que su puesta en uso puede proporcionar rentas complementarias a los municipios rurales .

Finalmente, ya pensando en el futuro, y sin perjuicio de incorporar las conclusiones emanadas de este Congreso a las actuaciones programáticas en curso, el Departamento Medio Ambiente –tal como ha adelantado nuestra Ministra- tiene previsto:

A) Ampliar y completar las actuaciones para la recuperación de vías pecuarias en colaboración con las Comunidades Autónomas, a cuyos efectos pretende actuar sobre los 6.000 Kms. restantes de la Red Nacional en el próximo decenio (2.005-2.015). Habida cuenta de que la recuperación física y/o jurídica de las vías pecuarias, esto es, el deslinde y amojonamiento de las mismas, es condición necesaria pero no suficiente para su correcta puesta en uso, el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, y en colaboración con las Comunidades Autónomas, desea impulsar el acondicionamiento de trayectos viarios previamente recuperados, de suerte que puedan constituir a modo de vectores lineales para el desarrollo ecocompatible del medio rural.

B/ Instar la declaración de la Red Nacional de Vías Pecuarias como itinerario de Patrimonio Cultural Europeo por el Consejo de Europa, conforme con la Proposición no de Ley aprobada por el Congreso de los Diputados en 29-4-2003, a cuyos efectos se ha emprendido el intercambio de documentación entre el Ministerio de Cultura (Archivo de la Mesta/Asociación General de Ganaderos del Reino) y nuestro Ministerio (Fondo Documental de Vías Pecuarias).

Con todo, las vías pecuarias no se contemplan como un componente aislado en la estrategia de la ordenación territorial y medioambiental. De ahí precisamente que el Ministerio de Medio Ambiente pretenda recuperar para el uso público, con su “Programa de Caminos Naturales”, otros miles de kilómetros que –como las vías pecuarias- constituyen una vasta red de itinerarios o caminos naturales susceptibles de poner al alcance del

DISCURSO DE CLAUSURA

ciudadano toda la diversidad paisajística, medioambiental y cultural de España. Se trata de los senderos de ribera, los caminos de sirga, las rutas históricas, los antiguos trazados de ferrocarril y otros. Toda una apuesta de futuro.

Para terminar, en nombre de la Sra. Ministra, y en el mío propio, doy las gracias a cuantos han participado en este Congreso, cuyas conclusiones esperamos, y al que –sin perjuicio de la visita técnica de mañana- doy por clausurado.

Muchas gracias.



MESAS REDONDAS

M E S A S R E D O N D A S

MESA REDONDA I

LAS VIAS PECUARIAS Y EL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Moderador: José Ramón Menéndez de Luarca (Arquitecto urbanista)

Intervienen:

Rafael Mata Olmo (Universidad Autónoma de Madrid)

Ana María Rico Hernández (Comunidad de Madrid)

Luis Calderón (Ayuntamiento de Osuna)

El título de la Mesa Redonda invita a entrar en debate sobre los conflictos que plantea la afectación de las vías pecuarias al planeamiento urbanístico, y, en este sentido, a estudiar las soluciones que facilita la normativa vigente (artº 12 de la Ley 3/95), que suelen presuponer la permuta de terrenos y la subsiguiente variación de trazado de dichas vías.

Con todo, al profesor Mata Olmo le parece oportuno reconsiderar el valor intrínseco de las vías pecuarias, que, en tanto que integrantes de una red, no proceden de improvisación alguna, si no que son el resultado de un largo proceso histórico del que resultan perfectamente integradas en el territorio y co-definitorias del paisaje. Abundando en ello, el moderador de la mesa, Sr. Menéndez de Luarca, opina que la Ley prima la funcionalidad de las vías pecuarias en detrimento de su integridad, y que esta preferencia hace posible que su trazado se subordine a la planificación territorial, tanto urbanística como rural, alterando la prelación lógica.

Por su parte, Ana María Rico Hernández, Jefa de la Sección de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, expone los problemas que cotidianamente se plantean en el ámbito territorial de su competencia, que no es otro que el de un espacio sometido a la fuerte presión urbanística que irradia la urbe capitalina, y las soluciones que, en el marco de su normativa (Ley 8/1998), se van plasmando con la implicación de las corporaciones locales y los agentes sociales.

Finalmente, Luis Calderón, en representación al Ayuntamiento de Osuna (Sevilla), expone las actuaciones efectuadas por la administración local -en colaboración con la Junta de Andalucía- para la recuperación de las vías pecuarias de su extenso término municipal, con la que se ha logrado la interconexión entre la campiña y los espacios serranos, la integración de elementos de alto valor natural, cultural y paisajístico y, con la puesta en valor de todo ello, la diversificación laboral y el crecimiento económico de la población.

La red madrileña de vías pecuarias, por su magnitud, 4.200 Km., y su estructura mallada penetra en todos los ámbitos territoriales y está presente en el desarrollo de cualquier actividad. La región madrileña caracterizada por ser heterogénea y compleja, por el gran número y diversidad de actividades que se desarrollan en ella, unido al dinamismo

MESA REDONDA I

económico y social y a su pérdida de ruralidad, hacen converger sobre la red demandas sociales y económicas de difícil coexistencia siendo necesario considerar este importante patrimonio público de suelo como un elemento a tener en cuenta en la ordenación del territorio y especialmente en la ordenación urbanística.

La Ley 8/98, de 15 de Junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, consciente de esta necesidad incorpora, por su artículo 25, las vías pecuarias a la ordenación territorial especificando:

- Las vías pecuarias serán clasificadas como Suelo No Urbanizable Protegido.
- Se emitirá informe preceptivo y vinculante a los planes de ordenación urbana.

Para ajustar la ordenación de vías pecuarias al marco legal del planeamiento urbanístico, la Ley 9/2001, de 17 de junio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, se calificarán como “Redes Supramunicipales de Equipamientos – Espacios Libres – Vías Pecuarias”.

Son supramunicipales porque su función, uso y servicio y/o gestión exceden del municipio y, por tanto, son propias de la Administración de la Comunidad de Madrid .

Se trata de una Red Supramunicipal existente, no obtenida y, por lo tanto, no le son de aplicación los estándares urbanísticos.

El Plan General que es el instrumento básico de la ordenación urbana municipal, debe contener las vías pecuarias en todos sus planos, memoria y en la normativa una ordenanza que regulará el uso, tratamiento, intervenciones admisibles y prohibidas.

Las vías pecuarias se integrarán en suelo urbano y urbanizables como paseos arbolados, con una senda peatonal de 2 a 4 metros de ancho pavimentada en materiales naturales. Así acondicionadas fomentan el contacto del hombre con la naturaleza, pues se convierten en caminos que conexionan lo urbano con lo rural.

En virtud del artículo 26 de la Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, si fuese necesario ocupar terrenos de una vía pecuaria como consecuencia de una nueva ordenación territorial el Plan General deberá prever el trazado alternativo de la vía, que se calificará como “Reserva Suelo Vía Pecuaria” precisando el momento y procedimiento de obtención del suelo del nuevo trazado.

Los criterios de ubicación y diseño de los nuevos trazados tenderán a:

- Minimizar los desplazamientos de su itinerario histórico.
- Conservar los parajes o puntos de valor histórico o natural.
- Aproximación e interconexión de zonas verdes y espacios libres existentes y/o de nueva creación.

MESA REDONDA I

- Imposibilidad de nuevos trazados en paralelo y próximos a viarios de circulación rápida, carreteras, ferrocarriles.
- Los nuevos trazados deben estar libres de infraestructuras y servicios.

Las vías pecuarias consideradas como unidades urbanísticas independientes y gestionadas de acuerdo a las directrices descritas incrementan los espacios libres, fuente de bienestar de los ciudadanos. A su vez constituyen paseos arbolados que fomentan y permiten el contacto de lo urbano con lo rural, que envuelto por su valor histórico y cultural las ha hecho merecedoras de su carácter patrimonial.

MESA REDONDA I

ORDENACIÓN, RECUPERACIÓN Y SEÑALIZACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE OSUNA Y CREACIÓN DE RUTAS MEDIOAMBIENTALES LA RECUPERACIÓN DEL DOMINIO PÚBLICO COMO BASE PARA EL DESARROLLO LOCAL.

Luis Calderón
Ayuntamiento de Osuna

Osuna, se encuentra situada en el Sureste de España, en pleno corazón de Andalucía, situada a 328 metros de altitud, su término municipal consta de 59.142 hectáreas, repartidas entre la Campiña de tierras llanas arcillosas y la Sierra Sur Sevillana (subbética) con una orografía más montañosa. La población actual es de 17.327 habitantes.

Osuna presenta una extensa red de vías pecuarias (400 Kms.) que vertebran su término municipal en los cuatro puntos cardinales atravesando hermosísimos y variados paisajes que destacan por estar gran parte de ellos ubicados en las antiguas vías pecuarias por donde ancestralmente el ganado realizaba su trashumancia.

La situación de partida mantenía una red de vías pecuarias de 398 Kms. de longitud, las cuáles, se encontraban pérdidas u ocupadas por las intrusiones de las parcelas agrícolas colindantes. Así, el hecho de que los principales parajes con significación medioambiental estuvieran ubicados en vías pecuarias venía motivando su destrucción progresiva. De otra parte, la falta de una ordenación de estas Cañadas y Veredas ocasionaba una gran conflictividad social entre agricultores y ganaderos por el uso y límites de las vías pecuarias, que constituyen un patrimonio público que representa el 3% del término municipal con una superficie de 1.717 hectáreas.

El carácter multifactorial que las vías pecuarias tienen en la Sostenibilidad Medioambiental de una comunidad rural ocasionaba una serie de problemas que afectaban, entre otros aspectos, al intercambio genético entre las especies de flora y fauna que utilizan las vías pecuarias como auténticos corredores ecológicos; al contacto de la población con el medioambiente por la falta de infraestructuras para el ocio y esparcimiento de la población; a las comunicaciones, al no existir una red que facilitará una adecuada vertebración de los transportes e infraestructuras del medio rural; al patrimonio cultural, gran parte del cual estaba situado en dominio público de vía pecuaria siendo constantemente intrusado y, a la planificación del desarrollo urbanístico que no contemplaba la red de vías pecuarias.

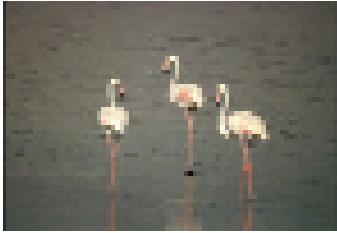
El esfuerzo de todos los asociados en el desarrollo de esta práctica, así como, la aportación desinteresada y solidaria de grupos ecologistas como "Alcaravanes" o asociaciones Scout como "Hermano Lobo", han permitido solventar en gran medida la problemática anteriormente expuesta. Así, podemos afirmar que estamos muy cerca de alcanzar el 100% de las vías pecuarias de Osuna deslindadas y protegidas. Además, se han reforestado algunas de ellas habiéndose restaurado y construido los ancestrales abrevaderos para el ganado en los que se sitúan los antiguos manantiales naturales.

Las Vías Pecuarias deslindadas han garantizado el acceso a los principales lugares de interés científico y etnográfico. La puesta en valor de este patrimonio ha sido apoyada mediante la señalización turística de las vías pecuarias, la creación de rutas eco turísticas (Cañada Real de Ronda y Lagunas de Osuna) y la dotación con infraestructuras de ocio y

MESA REDONDA I

esparcimiento para la población en contacto con la naturaleza. No podemos olvidar el gran esfuerzo que, próximo a culminarse, va a permitir la ordenación y visita de los restos arqueológicos existentes en las vías pecuarias.

La potenciación de estos recursos endógenos como un factor de conservación del medioambiente y de sostenibilidad de la economía en el medio rural, pone de manifiesto la importancia que ha tenido la recuperación y el asentamiento del dominio público, prácticamente perdido, hasta hace sólo unos años.



“Flamencos en la laguna de Calderón”



“Necrópolis romana de la antigua Urso”

La continúa desaparición de las formas de vida tradicionales en los países desarrollados ha condicionado la progresiva destrucción del patrimonio histórico y cultural de las comunidades. Dentro de este patrimonio, un pilar básico lo constituían las vías pecuarias como vertebradoras de la economía y pioneras del concepto de titularidad pública en un territorio.

El carácter dinamizador de todas las entidades asociadas en este proyecto (nacionales, regionales, locales, no gubernamentales) contribuyó, una vez definida la problemática inicial y los objetivos marcados, a realizar un esfuerzo sinérgico para alcanzar unos resultados a corto plazo.



Inauguración del Puente de los dos ojos “Cañada Real de Ronda” año 1.905

Los antecedentes a esta actuación vienen definidos por una histórica conflictividad social por el uso de las vías pecuarias y una pérdida progresiva de los valores naturales, culturales e históricos albergados en este patrimonio público. Todo ello, en el marco de

MESA REDONDA I

una sociedad rural que viene transformándose progresivamente con un abandono constante y sin reestructuración del sector primario hacia otros sectores más dinámicos, que se desarrollan principalmente en los grandes núcleos urbanos.

Las dos prioridades fundamentales a la hora de comenzar esta actuación venían definidas por la necesidad de identificar y recuperar las vías pecuarias del término municipal; y, por la necesidad de aportarles unos usos e infraestructuras que, al permitir la utilidad de las vías pecuarias por la población, garanticen la sostenibilidad temporal de este patrimonio.

La importancia de estos objetivos se pone de manifiesto por el grado de cohesión que para el desarrollo de los proyectos se ha alcanzado entre las distintas administraciones. Así, la totalidad de los proyectos se han ejecutado de forma cofinanciada y coordinada, por parte de los distintos asociados implicados en la realización del proyecto global.

La regulación del uso de las vías pecuarias de acuerdo con la normativa estatal básica, constituye la herramienta que ha permitido recuperar el dominio público perdido. De este modo, se ha posibilitado alcanzar objetivos complementarios como la reforestación y el equipamiento de las vías pecuarias para su uso disfrute por la sociedad. La señalización de las vías pecuarias ha facilitado su conocimiento y respeto, la creación de rutas eco turísticas están potenciando la economía rural y permitiendo la recuperación y conservación de los valores naturales y arqueológicos del territorio.

Las estrategias utilizadas para alcanzar estos objetivos han pasado por aunar apoyos de otras administraciones, grupos ecologistas y asociaciones. Se diseñó una metodología de trabajo que, basada en la conjunción en la utilización de nuevas tecnologías y en la recopilación de información histórica, permitiera desarrollar los trabajos de deslinde de una forma eficaz y segura. Por último, se centraron todos los esfuerzos en desarrollar ideas que permitieran conseguir la potenciación y puesta en valor de los recursos endógenos de cada vía pecuaria. La continua utilización por parte de la población de estas rutas de ocio y esparcimiento (culturales y medioambientales) son buena prueba del éxito alcanzado.

La característica fundamental de este proyecto es su carácter de actuación integral sobre un ecosistema. La primera necesidad era definir y delimitar las zonas de actuación. Así pues, se estableció en primer lugar una oficina técnica que permitiera realizar los deslindes de vías pecuarias bajo una metodología eficaz, segura y coherente que evitara la confrontación y la polémica en un tema con una fuerte connotación social. Para ello, el Ayuntamiento de Osuna y la Consejería de Medio Ambiente firman un convenio de colaboración para la ordenación, recuperación y señalización de las vías pecuarias de Osuna. La Oficina Técnica de deslindes recopiló información histórica de las vías pecuarias s. XIX y XX, fotografías aéreas que fueron cotejadas con los levantamientos realizados con un sistema G.P.S. Para ello se dispuso de tres técnicos y un ayudante de campo conocedor de la zona.

El éxito de la recuperación de un dominio público perdido pasaba sin lugar a dudas, por dotar a estas vías pecuarias de unos usos que complementaran el ancestral del traslado de ganado. Con este fin, se concibieron una serie de proyectos que deberían dotar de sentido y contenido a los nuevos espacios públicos que se recuperaban.

MESA REDONDA I

La población activa de Osuna, esta compuesta mayoritariamente por trabajadores pertenecientes al sector agrario. La mayoría de ellos, son jornaleros agrícolas que sufren la falta de estabilidad laboral al depender exclusivamente de la estacionalidad de los cultivos agrícolas. Para intentar paliar esta situación las administraciones públicas fomentan programas como el Plan de Empleo Estable y el Acuerdo para el Empleo y la Protección Social Agraria. Estos programas han sido financiados por el Instituto Nacional de Empleo y el Ayuntamiento de Osuna. En su desarrollo, se constituyen cuadrillas de trabajadores dirigidos por técnicos adecuados al proyecto a ejecutar. Así, el desarrollo de estos programas ha permitido que en 1.999 se ejecutará una primera fase de la Ruta de las Lagunas de Osuna y que, actualmente, se ejecute una primera adecuación de la Ruta Histórico-Arqueológica de Osuna.

La señalización turística de las vías pecuarias de Osuna fue elaborada por la Oficina Técnica Rural y de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Osuna y co-financiada entre Iniciativas Comunitarias y el Ayuntamiento de Osuna.

La Ruta de la Gomera de Osuna, ya ejecutada en su totalidad, surge como una iniciativa amparada en el convenio de deslindes entre la Consejería de Medio Ambiente y el Ilmo. Ayuntamiento de Osuna. En ella, se han construido un meredero-mirador panorámico, un observatorio de aves rapaces y se ha restaurado un manantial natural. Los técnicos de la Oficina Rural y de Medio Ambiente del Ayuntamiento presentaron una propuesta inicial que fue complementada y desarrollada por un técnico de la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno Regional. La consecuencia de ello es un excelente proyecto que, financiado por la Consejería, atraviesa de una manera exquisita el corazón del principal bosque mediterráneo de Osuna.

El primer problema a superar era encontrar fórmulas que evitarán la continua confrontación entre agricultores y ganaderos por el uso de las vías pecuarias. Acometer un proyecto de ordenación, recuperación y señalización de las vías pecuarias sin causar inestabilidad social, ni agravios entre los distintos sectores de la población implicados era más que un objetivo, una premisa para el buen fin del proyecto. Hoy en día, con la práctica totalidad de las vías pecuarias deslindadas, hemos podido observar que Osuna ha sido el punto de toda la geografía andaluza donde menos alegaciones a los deslindes se han producido. La exhaustiva investigación que precede a cada deslinde por parte de los técnicos implicados, así como, la rigurosa aplicación de la clasificación de Vías Pecuarias de Osuna definida en 1.964 han constituido las principales herramientas para alcanzar este equilibrio entre los intereses de la sociedad rural.

La ejecución de rutas, que dotaran de contenido a las Vías Pecuarias y protegieran el patrimonio medioambiental e histórico que es atravesado por ellas, ha constituido el segundo frente de batalla de nuestra práctica. Para desarrollar esto, han tenido que superarse una serie de barreras, entre ellas, una delimitación clara de la titularidad pública para poder desarrollar los proyectos en terrenos de dominio público, sin que los intereses privados pudieran interferir en la adecuada ejecución final de los proyectos.

- **La ruta de la Cañada Real de Ronda**, fue deslindada y posteriormente el proyecto eco turístico ejecutado una vez concienciados los vecinos de la necesidad de respetar el patrimonio público recobrado. En esta caso, y como consecuencia del convenio Ayuntamiento-

MESA REDONDA I

Consejería de Medio Ambiente, la Junta lleva a cabo la adecuación y la dotación de infraestructuras necesarias para la puesta en valor de este tramo de vía pecuaria, consistente en adecuación del firme, instalación de merenderos y dotación material para la constitución de un mirador de aves.

- **La Lagunas de Osuna** constituyen, hoy día, un espacio natural protegido de Andalucía. De hecho, están propuestas por la Junta de Andalucía a la Unión Europea para su inclusión en la red NATURA 2.000, estando catalogadas como Zona de Especial Protección de Aves. Cualquier actuación que se planteara en esta zona debía ser extremadamente cautelosa con el ecosistema circundante. En la actualidad, se han ejecutado una primera fase de acondicionamiento de los accesos y la señalización turística. No obstante, aún sé esta pendiente de construir las infraestructuras que permitan a la población el uso y la correcta interpretación de los valores naturales de estos humedales, acción a la que ya se ha comprometido la propia Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

- **La Ruta histórica-arqueológica de Osuna.** Una problemática similar, aunque de contenido eminentemente cultural, afecta a la Ruta histórica-arqueológica de Osuna. La importancia de estos yacimientos se pone de manifiesto por su declaración como Bien de Interés Cultural por la Junta de Andalucía. En esta Ruta ya se ha realizado la señalización turística por medio de Fondos Europeos; hoy día son varios los esfuerzos que el INEM y el Ayuntamiento de Osuna realizan para la correcta adecuación de estos tesoros arqueológicos. Así, se está ejecutando, a través de un plan de empleo estable una primera fase de adecuación de la Ruta, estando además apoyado por una Escuela Taller de Arqueología que pretende formar a los jóvenes entre 16 y 24 años como futuros conservadores y guías turísticos del recorrido, estando previsto ejecutar, además, para el año 2.003 la aplicación de una serie de fondos provenientes de la Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía para la adecuación de accesos y su adaptación a la nueva oferta turística del sector.

La culminación de los esfuerzos ya comenzados en la Ruta de las Lagunas y en la Ruta Histórico-Arqueológica de Osuna son, aún, las asignaturas pendientes para la total culminación de los objetivos establecidos al principio del planteamiento global. Resulta evidente, que cualquier proyecto realizado por el hombre sólo muestra la verdadera amplitud de sus beneficios cuando queda terminado.

Una vez definida anteriormente la participación de las instituciones, cabe comentar aquí que la totalidad de los sectores de opinión de la población han alabado la ejecución de esta buena práctica. Como prueba de ello, bastaría citar aquí la presencia masiva de personas de todas las edades en las reforestaciones realizadas en las vías pecuarias. El grupo ecologista local se ha volcado en la realización de este proyecto, se ha contado con la presencia de sus miembros en el seguimiento de los proyectos, así como, en su divulgación con la organización de Semanas Verdes con gran aceptación por toda la población. El grupo Scout "Hermano Lobo" constituye otro catalizador del apoyo de la juventud a estos proyectos. Así, han organizado acampadas en los bosques de la Ruta de la Cañada de Ronda, organizando además campañas de limpieza voluntaria en su recorrido. Este artículo constituye, sin duda, la mejor plataforma para manifestar el agradecimiento de todos hacia su labor desinteresada y vocacional.

MESA REDONDA I

La Escuela Universitaria de Osuna, Escuelas Taller, Colegios e Institutos van introduciendo la visita a las vías pecuarias de Osuna como una magnífica herramienta para transmitir el conocimiento y la educación del Medio Ambiente, principales valores para poder respetarlo.

El deslinde y recuperación del 100% de las vías pecuarias del término municipal de Osuna ha constituido el eje vertebral de una serie de resultados que han repercutido drásticamente en la mejora del medio ambiente en este ámbito territorial. De hecho, ha permitido la reforestación de las principales vías pecuarias. Se han construido abrevaderos para el ganado en una área donde la aridez mediterránea esta patente gran parte del año. Se han restaurado y ordenado manantiales naturales para el uso y disfrute de todos los ciudadanos. Hoy en día, podemos garantizar el acceso a los principales lugares de interés científico y etnográfico de nuestro término municipal, señalizándose las vías pecuarias para que cualquier persona pueda disfrutarlas sin necesidad de conocerlas previamente.

Las vías pecuarias deslindadas son la base de las rutas eco turísticas que están permitido potenciar la economía rural al conseguir aprovechar todos los recursos endógenos del territorio. Como consecuencia de estas rutas, la población puede disfrutar de infraestructuras de ocio y esparcimiento en contacto con la naturaleza. La sostenibilidad del rico patrimonio cultural ha sido reforzada con la ordenación de los restos arqueológicos existentes.

No obstante, hay que señalar que estamos en un estadio todavía embrionario del proyecto, por lo que los resultados reales difícilmente se pueden aún definir. A pesar de ello, hay que señalar que a pesar todavía en ejecución el proyecto y la iniciativa, son ya numerosos los visitantes y ciudadanos de Osuna y de la comarca que empiezan a tener interés en disfrutar de los espacios habilitados, lo que está originando una diversificación de la oferta turística de Osuna y un acercamiento al denominado turismo natural, lo que redundará en el desarrollo de la zona y de sus gentes.

La constitución de la Oficina Técnica Rural y Medio Ambiente por parte de la administración local ha servido como instrumento para llevar a cabo gran parte de los resultados aquí expuestos. La población local, cada vez más concienciada, medioambientalmente hablando, tiene ahora un referente donde poder acudir para manifestar sus necesidades y denunciar los problemas que detecten en su entorno. Un gran número de proyectos medioambientales han surgido de la coordinación entre la población y su administración local, a través de esta Oficina, competente en el medio Rural y en el Medio Ambiente de nuestro municipio.

El proyecto ha constituido una garantía para la sostenibilidad. De hecho, venimos observando como la progresiva deforestación de los bosques mediterráneos ha transformado radicalmente el paisaje de la campiña y la sierra sur Sevillana. Esto ha generado una serie de problemas medioambientales muy importantes en una zona cuyo clima, además, le proporciona un régimen escaso de lluvias. La Erosión en el suelo alcanza en algunos lugares pérdidas de suelo de 80 Tm/ha/año. De este modo, la desertización, la pérdida de cubierta vegetal y de tierra fértil constituye un serio problema medioambiental. La pérdida de biodiversidad que los monocultivos proporcionan al sustituir a la flora silvestre es un aspecto más de la problemática ambiental de nuestro tiempo. Una vez en desuso

MESA REDONDA I

la trashumancia del ganado, se pretende realizar la ordenación y protección de esta red enfocándola hacia el Turismo Rural y hacia la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía. De hecho, van a actuar como corredores ecológicos favoreciendo el desplazamiento de las especies silvestres, cada vez más aisladas.

El deslinde las vías pecuarias ha permitido la recuperación de un dominio público, su ordenación y equipamiento necesario a fin de hacer posible el desarrollo de los usos compatibles y complementarios como fomentar la biodiversidad, el intercambio genético de las especies de flora y fauna, la movilidad territorial de la vida salvaje, la mejora y diversidad del paisaje rural, siempre en el respeto de la originaria función ganadera.

Las generaciones actuales van a disfrutar de las actuaciones de estos proyectos. La garantía para que las generaciones venideras puedan seguir haciéndolo, radica en que cada itinerario de vía pecuaria queda delimitado claramente mediante coordenadas U.T.M. en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Además, la dotación de infraestructuras medioambientales y culturales en una serie de rutas potencia el uso y disfrute futuros de toda la población.

La culminación de estos proyectos van a permitir asentar de forma legal y firme un dominio público vertebrador del medio natural que circunda a la población. De este modo, todos los visitantes van a poder hacer uso y disfrute de la naturaleza y de los espacios arqueológicos gracias a la señalización turística y a la dotación de infraestructuras. Aquellos elementos singulares que forman parte del patrimonio medioambiental e histórico de nuestra comunidad van a quedar solidamente protegidos mediante la restauración de la titularidad pública del territorio en el que se ubican.

Las diversas administraciones promotoras de todos estos proyectos han aceptado y comprendido la necesidad de trabajar en el día a día de estas iniciativas. De este modo, se están articulando las correspondientes medidas para llevar a cabo la vigilancia, limpieza y conservación de las infraestructuras de ocio creadas, el mantenimiento y promoción de las actividades de reforestación comenzadas y la divulgación de las iniciativas realizadas entre la población integrándolas en otras rutas turísticas más generalistas, (sol y playa), como una rica alternativa cultural y medioambiental. Resulta evidente el éxito de estos proyectos cuando la práctica totalidad de los municipios limítrofes están reconociendo que el modelo de gestión empleado en Osuna resulta el ideal para aplicarse a sus territorios.

Las iniciativas realizadas en Osuna son coherentes con una interpretación del medioambiente como un sistema formado por factores naturales, culturales y sociales, relacionados entre sí que condicionando la vida humana, a la vez, son constantemente modificados y condicionados por ésta. La situación medioambiental al comienzo de estos proyectos demostraba, una vez más, que el crecimiento económico no conduce necesariamente al desarrollo, ni a mayores cotas de bienestar social. Sobre la base de este argumento se articularon modelos de gestión que satisficieran las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades de ocio, esparcimiento y cultura.

Los siguientes pasos a realizar deben tener como base la puesta en valor y la introducción en los circuitos turísticos de estos espacios rurales que de forma pionera se han

MESA REDONDA I

puesto al servicio de la sociedad, partiendo de la base de que la elección de los puntos de actuación no son en absoluto aleatorios, sino todo lo contrario; son lugares especialmente estudiados y estratégicamente seleccionados.

Un ecosistema lagunar de campiña, un ecosistema de bosque mediterráneo en la sierra y una necrópolis romana en una vía pecuaria deben ser los complementos necesarios para que tod@ turista amante de la naturaleza que quiera participar de este tipo de espacios pueda encontrar los referentes necesarios de sus pretensiones.

A partir de este momento, una vez realizada la infraestructura básica, serán conjuntamente las Áreas de Turismo y la de Medio Ambiente las encargadas de potenciar el producto turístico y las encargadas de formar y orientar al personal y a las empresas que de una forma o de otra quieran participar de la rentabilidad económica del proyecto.

El modelo de gestión de Osuna introduce tres aspectos que de forma integrada y solidaria han permitido alcanzar los resultados aquí expuestos. Así, se ha conseguido una máxima diversificación en la utilidad de las vías pecuarias como instrumento al servicio de la potenciación de los recursos endógenos de un territorio rural; a su vez, los procedimientos técnicos utilizados en la restitución de las vías pecuarias, (cartografía s. XIX, sistemas de posicionamiento geográfico por satélite, fotografías aéreas, etc.), han sido simulados en otros territorios de forma exitosa. Por último, la integración alcanzada entre administraciones y agentes sociales para la restitución y reutilización de un espacio público constituye un precedente de la corresponsabilidad de todos en beneficio de la comunidad.

En otras ciudades se han llevado a cabo varias conferencias para explicar el modelo de gestión empleado en Osuna, suscitando gran interés por partes de las administraciones locales. Las iniciativas comenzadas en Marchena, Ecija o Estepa, ciudades vecinas, son buena prueba de la correcta transferibilidad del modelo de Osuna. Sin duda, el comienzo de toda actividad requiere de la recopilación de una información que permita aplicar coherentemente la legislación que sobre vías pecuarias esta vigente en la actualidad.

Igualmente, hay que señalar que como consecuencia de la citada actuación numerosos Ayuntamientos y grupos municipales del resto del Estado se han puesto en contacto con este Ayuntamiento al objeto de interesarse por los métodos y los objetivos del proyecto.

MESA REDONDA II

MESA REDONDA II: PRESENTE Y FUTURO DE LA TRASHUMANCIA

Moderador: Manuel Rodríguez Pascual (C.S.I.C.)

Intervienen:

César Chico Andreu (Ganaderos trashumantes de la Cañada Real Conquense)

Jesús Garzón Heydt (Asociación del Concejo de Mestas)

Lionel Martorell (Ligallo General de Pastores y Angorca)

Las vías pecuarias surgieron como una necesidad para llevar a cabo de forma adecuada la trashumancia, actividad económica de importancia clave a lo largo de la historia de España. En los últimos tiempos la sociedad ha experimentado cambios profundos que han afectado significativamente a la trashumancia, cuya situación actual y retos de futuro se somete a debate en la mesa redonda.

Se suscitan cuestiones referidas a la problemática de la trashumancia en la actualidad, su viabilidad económica y social para el futuro, así como se exponen distintos puntos de vista sobre acciones que se deberían acometer para mantener vigente este legado económico y cultural.

En cuanto a la situación actual, los tres ponentes contraponen los beneficios de la trashumancia con los problemas graves con los que se encuentran para practicarla. Entre estos destaca el problema social que supone la falta de gente joven y cualificada que esté dispuesta a dar continuidad a la actividad trashumante. Por una parte el paulatino abandono del campo limita las posibilidades de matrimonio entre los ganaderos trashumantes. Por otro lado, no se recibe el apoyo necesario en cuanto a formación, que contribuya a reconocer y dignificar este trabajo. Se señalan otros problemas como los conflictos de usos de las vías pecuarias, la falta de infraestructuras destinadas expresamente a la actividad trashumante o las dificultades administrativas existentes para el traslado del ganado, destacando la problemática sanitaria.

El futuro de la trashumancia depende en buena medida del apoyo que dé la Administración a los ganaderos que aún la practican. En primer lugar es prioritario reconocer el papel de la cultura rural y de los trashumantes como gestores del medio natural, cuya beneficiosa presencia es insustituible en el mantenimiento de las vías pecuarias y los ecosistemas. En consonancia con esto se deben articular las medidas agroambientales necesarias para ayudar al sostenimiento de la esta cabaña ganadera. Se debería apostar por una mejor cualificación de los profesionales que reconociera y pusiera en valor las oportunidades que ofrece el sector de la ganadería trashumante propiciando un mayor número de personas dispuestas a incorporarse en él. Asimismo es importante mejorar la comercialización de los productos trashumantes dando a conocer su calidad especial. Se debería dictar normativa específica que reconociese el carácter singular de la trashumancia y facilitase el desplazamiento ganadero. Asimismo habría que mejorar la infraestructura pecuaria de las principales vías pecuarias.

MESA REDONDA II

La conclusión final que se obtiene a modo de resumen de la mesa redonda es que la administración debe prestar un apoyo decidido a la trashumancia en distintos frentes para garantizar el futuro de la misma y esta pueda seguir desempeñando un papel insustituible en la conservación del medio natural y rural y en nuestra cultura.

MESA REDONDA III

PLANES DE RECUPERACIÓN Y GESTIÓN DE VÍAS PECUARIAS

Moderador: Román Rodríguez García (TRAGSATEC)

Intervienen:

Inmaculada Ortiz Borrego (Junta de Andalucía)

Sergio Martínez Sánchez-Palencia (Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha)

Vicente Rodríguez Fernández (Junta de Castilla León)

Salomé Hernando Chicote (Diputación Foral de Navarra)

Esta mesa redonda, respondiendo al título de su convocatoria, ha servido a sus cuatro ponentes para manifestar cuál es el compromiso alcanzado por otras tantas Comunidades Autónomas en la recuperación de sus respectivos patrimonios viarios, dos de ellas del ámbito meridional (Andalucía y Castilla-La Mancha) y otras dos del septentrional (Castilla y León y Navarra).

La ponente en representación de Andalucía ha disertado sobre el grado de cumplimiento del Acuerdo de 27 de mayo de 2001, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el ambicioso Plan para la recuperación de la Red de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma. Por su parte, el representante de Castilla-La Mancha ha expuesto el conjunto de actuaciones que, a modo de subprogramas, componen un todo programático que afecta al conjunto de su red viaria. Finalmente, los ponentes en representación de Castilla y León y de Navarra han centrado sus exposiciones en la ejecución de los proyectos inherentes a los convenios suscritos con el Ministerio de Medio Ambiente, así como en las iniciativas derivadas de su efecto multiplicador.

Unas y otras intervenciones han suscitado vivos debates por parte del público asistente, aludiéndose particularmente a la desarticulación de la red viaria –incluida la que provocan las propias administraciones públicas, como la que todavía conlleva la reorganización de la propiedad rústica (concentración parcelaria)-, y se han planteado cuestiones que atañen a su recuperación –incluidos los costes necesarios-, a los problemas que conciernen a la viabilidad y futuro de la trashumancia, al alcance de los usos compatibles y complementarios, al valor del no uso como corredores ecológicos, etc.

MESA REDONDA III

DIRECTRICES, OBJETIVOS, INSTRUMENTALIZACIÓN Y DATOS GENERALES DEL PLAN DE RECUPERACIÓN Y ORDENACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ANDALUCÍA

Inmaculada Ortiz Borrego
Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias
Consejería de Medio Ambiente Junta de Andalucía

A. PLANTEAMIENTO.

Las vías pecuarias conforman en el territorio andaluz una red ingente de recorridos ganaderos que más de allá de esta función, en gran parte abandonada, suponen un legado histórico de notable valor que nos devuelve a unas costumbres y modos de vida pasados.

Es la Comunidad Autónoma de Andalucía, la que cuenta con una mayor longitud en el ámbito nacional, más de 30.000 kms., que supone el 25% del total nacional.

El Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad competencia exclusiva en materia de vías pecuarias. Desde la asunción de competencias, la administración andaluza ha pretendido revitalizar el papel de este importante legado histórico, dotándolo de la funcionalidad que la sociedad andaluza y las nuevas concepciones medioambientales demanda.

Como hitos importantes, cabe indicar los que siguen a continuación:

1. Creación del Inventario Digital de Vías Pecuarias, compuesto por una base cartográfica digital a escala 1/50.000 asociada a una base de datos alfanumérica, en la que se recoge detalladamente los itinerarios y demás características legales de la totalidad de las vías pecuarias registradas hasta ese momento en la Comunidad Autónoma de Andalucía. Como resultado se dispone de una herramienta óptima para la realización de diversos análisis dirigidos a la gestión de vías pecuarias, visualizaciones, salidas cartográficas y estadística. Posteriormente se ha integrado en el Sistema de Información Ambiental de Andalucía (Sinamba).
2. Aprobación por Decreto 155/98, de 21 de julio del Reglamento de Vías Pecuarias. En el referido texto normativo se establecen los mecanismos necesarios para lograr la defensa y protección de este patrimonio público idóneo para la satisfacción de los intereses generales. El Reglamento andaluz de vías pecuarias, que parte de la necesidad de abordar una regulación jurídica, establece unas exigencias de protección vinculadas al desarrollo socioeconómico sostenible y la política ambiental y territorial.
3. Creación del “ Fondo Documental de las vías pecuarias de Andalucía ”, cuya ejecución responde a lo establecido en el artículo 6 del Reglamento. Su finalidad es conseguir un mejor conocimiento para, de esta forma, optimizar la gestión de las vías pecuarias y facilitar la información a terceros. Contiene las copias autorizadas de todos los documentos, planos y antecedentes de todo orden, depositados actualmente en el Ministerio de Medio Ambiente, Archivo Histórico Nacional y Archivo de la Asociación de Ganaderos del Reino.

MESA REDONDA III

4. El cuarto paso y decisivo, siguiendo el desarrollo reglamentario, lo constituye la elaboración del “Plan de Recuperación y Ordenación de las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía”, para su elaboración se han tenido en cuenta los siguientes aspectos:

- La continuidad de la red y su integración en la Red Nacional.
- El régimen establecido en la Disposición Adicional Tercera de la ley 3/1995 de Vías pecuarias respecto a las vías pecuarias que atraviesan las reservas naturales y Parques.
- El tránsito ganadero existente.
- La realidad física de las vías pecuarias.
- El valor ecológico e importancia como corredor para la biodiversidad e intercambio genético de las especies faunísticas y florísticas.
- La potencialidad para su uso público y enlace entre Espacios Naturales de interés.

Su concepción parte de considerar a las vías pecuarias como un elemento territorial de conexión, multifuncional, e integrado en la planificación territorial, ambiental y económica de Andalucía.

PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

La integración de las vías pecuarias en el Plan de Ordenación del Territorio, se fundamenta por la participación activa que brinda en la articulación de Andalucía, y en concreto:

- Por posibilitar la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.
- Por contribuir al incremento de la calidad de vida y el bienestar social.
- Servir de contención de la ocupación de espacios rurales, naturales o de especial interés patrimonial.
- Ser elemento favorecedor de un desarrollo económico sostenible.
- Propiciar la diversificación del paisaje. Las vías pecuarias poseen un alto potencial de participación en la conservación, rehabilitación y transformación del paisaje. El Plan contempla los modelos de revegetación por series necesarios para la adecuación paisajística de las vías pecuarias que atraviesan paisajes degradados o amenazados compatibilizando los usos y actividades en el medio rural con los valores naturales y paisajísticos. En los entornos urbanos, se persigue aumentar el placer visual del paisaje, mediante la revegetación de los límites de las vías pecuarias, lo que permitirá a su vez suavizar el efecto fronterizo existente entre el medio urbano y el rural y aumentar las posibilidades de recreo de los habitantes.
- Armonizar las actividades urbanas y rurales del ámbito territorial.
- Incidir en la planificación de las ciudades, como elemento complementario para la incorporación de las consideraciones ambientales.
- Por contribuir a la configuración del Sistema General de Espacios Libres. Pocas son las ciudades en las que se ha previsto la dotación de espacios libres, si bien ha aumentado el tiempo libre y la mayor demanda de espacios dedicados a deportes y actividades de recreo. La red de vías pecuarias permite la conexión de las piezas territoriales que acogen actividades ligadas al esparcimiento colectivo, inconexas actualmente, sin por ello desdeñar sus propias opciones de constituir espacios lineales de uso directo.

MESA REDONDA III

- Por ser un elemento básico en la configuración del Sistema Regional de Protección de los Recursos, entendiéndose éste en términos de conservación del patrimonio natural y cultural.

Por ello, las vías pecuarias en el entorno de las ciudades, deberán ser integradas por los nuevos planeamientos urbanísticos, en el Sistema de Espacios Libres, de forma que coadyuven a la creación de un auténtico conjunto articulado entre los parques públicos, espacios protegidos periurbanos y las cañadas, cordeles y veredas existentes en la proximidad de la ciudad, de tal manera que sirvan de acceso peatonal de la ciudad al campo y viceversa, potenciándose la creación de senderos o rutas de gran recorrido de esparcimiento medioambiental para uso de todos los ciudadanos, que permitan a su vez apreciar las características naturales del territorio, el paisaje, la fauna y elementos culturales.

PLANIFICACIÓN AMBIENTAL

La necesidad de establecer corredores ecológicos entre áreas naturales ya consolidadas administrativamente y con planes de gestión viene recogida en la Directiva 92/43 (Conservación de los hábitat naturales y de la fauna y flora silvestre). Su artículo 10 establece que “Cuando se considere necesario, los Estados Miembros, para mejorar la coherencia de la Red Natura 2000, se esforzarán para fomentar la gestión de los elementos que revistan primordial importancia para la fauna y la flora silvestre”, entendiéndose éstos elementos como aquellos con naturaleza lineal.

La Unión Europea apuesta claramente por constituir una Red ecológica conexcionada que permita la distribución de las especies y rompa el aislamiento de las áreas protegidas.

En la propuesta de Lugares de Interés Comunitario (LIC), formulada por la Junta de Andalucía, se plantea igualmente la necesidad de conectar los distintos territorios protegidos en nuestra región, con el fin de lograr una continuidad de las grandes unidades naturales. En tal sentido, la metodología de trabajo para la definición de las vías pecuarias con función ecológica, contempla la afección del trazado de las vías pecuarias a LIC, como un factor externo a la vía pecuaria y puntuable positivamente.

Andalucía es la región que cuenta con la más extensa red de vías pecuarias en el ámbito nacional, por lo que la red de corredores ecológicos de nuestra Comunidad tiene en la ya existente Red de Vías Pecuarias, una base territorial adecuada.

DESARROLLO RURAL.

Las vías pecuarias constituyen un eje para el desarrollo rural, por favorecer la fijación de la población en zonas rurales degradadas por su alto potencial para el desarrollo de actividades socioeconómicas, entre ellas turismo de naturaleza, puesta en valor del Patrimonio Cultural e Histórico, potenciación de los productos artesanales, etc. Favorece la conservación de la práctica trashumante y el régimen de la ganadería extensiva que mantiene y conserva hábitats tan diferenciados como son las dehesas, zonas esteparias y pastizales de alta montaña. Todo ello enfocado hacia la consecución de un desarrollo sostenible.

OBJETIVOS

Es objetivo prioritario del Plan, definir la Red Andaluza de Vías Pecuarias, entendiendo ésta como el compendio de todas las vías pecuarias de factible recuperación y que a la vez registran potencial de acogida con respecto a los usos considerados. Asimismo, el Plan recoge las actuaciones necesarias para la recuperación, restauración y mantenimiento de la Red Andaluza de Vías pecuarias, marcando además el orden de prioridad. Este último aspecto viene determinado por la importancia relativa de cada ruta o itinerario con respecto a la totalidad.

USOS CONSIDERADOS.

Siguiendo la línea habitual de los trabajos de planificación y ordenación territorial, se ha abordado como fase preliminar del trabajo, la definición y caracterización de los usos que lógicamente atiende a lo recogido a la legislación vigente (Ley 3/95 de Vías Pecuarias y Decreto 155/98 por el que se aprueba el Reglamento de Vías pecuarias de Andalucía).

- Uso tradicional; recoge el tránsito ganadero de las vías y el mantenimiento de la accesibilidad a las fincas agrícolas colindantes a las vías.

- Uso turístico-recreativo; hace referencia al “turismo rural”, caracterizado por su interés ecológico, histórico y cultural.

- Uso ecológico; haciendo referencia a la potencialidad de las vías como enlace de espacios protegidos, generando biodiversidad en zonas simplificadas ecológicamente, y, más allá, como corredores de fauna y flora entre zonas de naturalidad elevada.

SELECCIÓN DE LA RED GANADERA

Uso actual: Aquellas vías pecuarias en las que se ha verificado la existencia de uso ganadero han sido incluidas en la red de prioridad máxima, siempre y cuando conformen tramos de suficiente entidad, aplicándose al resto de la red básica la metodología de valoración potencial como ruta ganadera.

Las fuentes de información para determinar el uso actual ganadero han sido los Cuadernos de la Trashumancia editados por la Dirección General de Conservación de la Naturaleza, así como los datos aportados por las Inspecciones Veterinarias Comarcales, Agentes de Medio Ambiente y la prospección directa en campo. El Sistema de Información Geográfica utilizado y la incorporación de los datos obtenidos en este sistema, ha permitido el establecimiento de las rutas ganaderas actuales, integrándose automáticamente en el nivel de prioridad máximo, independientemente de la situación física actual de las vías pecuarias que la integran.

Para la verificación del tránsito ganadero se ha contado además, con la colaboración de la Asociación Profesional “Unión de Agricultores y Ganaderos de Andalucía” (UAGA), que ha realizado una prospección en campo de las vías pecuarias y contactos directos con los ganaderos de todas las comarcas agrarias de Andalucía.

Uso potencial: El resto de las vías pecuarias en los que no se ha verificado uso ganadero, han sido sometida a la valoración potencial para este uso. Esta valoración potencial se fundamenta en dos datos básicos: la existencia de ganado trashumante, trasterminante o

itinerante en la comarca y la facilidad al tránsito que ofrezcan las vías pecuarias, contemplando tanto aspectos de paso (pastos, agua) como de apoyo (superficies de descanso).

De forma complementaria, se han delimitado las principales zonas de agostada e invernada existentes en las comarcas de interés ganadero, entendiéndolas como puntos a enlazar.

Establecidos los posibles itinerarios, se valora la aptitud de los recorridos como camino tradicional de ganado, seleccionando la posibilidad mejor valorada entre cada dos poblaciones ganaderas o zonas de pasto a conectar.

De este modo, se ha definido una red de comunicación entre poblaciones ganaderas, similar a una red de carreteras. Se espera, que la recuperación y mejora de estas rutas para el ganado incremente su uso para este fin, aunque dichas rutas no fueran las habitualmente más utilizadas.

Selección de variables para valoración de trazados: Como variables intrínsecas a la propia tipología de las vías se han tenido en cuenta:

- La aptitud para la alimentación del ganado, que es en función de la anchura legal de cada vía.

- La existencia de infraestructuras de apoyo al tránsito ganadero, puntos de agua, descansaderos, etc.

Como variables dependientes de elementos o usos externos se han considerado:

- La aptitud para el movimiento de ganado, medida por el tipo de uso del suelo que atraviesan las vías

- El solape y el cruce con vías de comunicación

- El cruce con ríos o arroyos.

Los pesos se han asignado en una escala de 1 a 4 los positivos y -1 a -3 los negativos, indicando el signo el efecto favorable o desfavorable para el recorrido.

Definición de los niveles de prioridad: En las rutas ganaderas resultantes se han establecido tres niveles de prioridad:

- Nivel de prioridad 1: Rutas trashumantes o trasterminantes constatadas en campo, rutas de conexión de zonas de agostada e invernada y ramales más frecuentados de éstas dentro de comarcas con importancia ganadera.

- Nivel de prioridad 2: El resto de las rutas que tienen en la actualidad uso ganadero.

- Nivel de prioridad 3: Rutas potenciales generadas por la conexión de poblaciones de interés ganadero que actualmente no tienen uso ganadero frecuente .

SELECCIÓN DE LA RED TURÍSTICA-RECREATIVA

La metodología para la valoración del uso turístico y recreativo de las vías pecuarias parte de su funcionalidad como caminos de enlace entre lugares de interés paisajístico, histórico o cultural y entre éstos y los principales focos de demanda de este tipo de turismo (ecoturismo o turismo rural). A ello se une el interés intrínseco de las vías como itinerarios naturales que atraviesan los ambientes rurales más diversos.

Uso actual: Se ha realizado una selección de todos los tramos que en la actualidad registran uso recreativo. Las fuentes de información a este respecto han sido: catálogos de la Federación de Montaña, guías informativas de los espacios naturales protegidos y los datos facilitados por los Ayuntamientos y Diputaciones Provinciales. Todas las vías

MESA REDONDA III

pecuarias con uso actual recreativo y las que forman parte del camino habitual de romerías y hermandades, han sido incluidas en la red turístico-recreativa de máxima prioridad.

Uso potencial: Para determinar las rutas con potencialidad turístico-recreativa, se han georreferenciado la totalidad de puntos o zonas fijadas como de interés o de demanda, susceptibles de ser conectados. Las fuentes de información utilizadas para ello han sido, además de las ya mencionadas en el apartado 6 (fuentes generales de información), las Bases de datos de Patrimonio Inmueble, Patrimonio Arqueológico y Patrimonio Arquitectónico de la Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.

Al igual que en el uso ganadero, todos los datos obtenidos se incorporan al Sistema de Información Geográfica, procediéndose posteriormente a una valoración de la importancia de los puntos o zonas a conectar y de la aptitud de los recorridos. El resultado final que evalúa la capacidad de un determinado recorrido para el uso público se obtiene integrando la valoración de los puntos origen y destino y la valoración del recorrido.

Selección de variables para valoración de trazados: En el conjunto de variables que influyen en la aptitud de un recorrido están aquellas que dependen de elementos o características externas a la vía y aquellas otras intrínsecas al trazado y a la propia tipología de ésta. Entre las primeras se han incluido:

- Recorrido por Espacios Naturales Protegidos y otros espacios de interés ecológico.
- Valor paisajístico del territorio que atraviesa el trazado de vía pecuaria
- Solape y cruces con vías de comunicación
- Solape y cruces con cursos de agua
- Puntos de interés histórico o cultural de menor importancia anejos a los trazados.
- Escabrosidad.

De las características intrínsecas a las vías se han seleccionado su tipología y su topografía.

Los pesos se han asignado en una escala de 1 a 5 los positivos y -1 a -3 los negativos.

Definición de los niveles de prioridad: Se han establecido tres niveles de prioridad para las rutas turístico-recreativas:

SELECCIÓN DE LA RED ECOLÓGICA

El interés de las vías pecuarias como corredores ecológicos se basa en la conexión que éstas pueden proporcionar entre espacios naturales bien conservados, o incluso entre áreas discontinuas de distribución de especies amenazadas, salvando amplias zonas agrícolas u otras zonas antropizadas.

A este respecto, se ha realizado una primera selección de aquellas especies susceptibles de apoyarse en un corredor ecológico para efectuar desplazamientos entre áreas de distribución disyuntas. Como grupo de mayor interés por reunir distintas especies en peligro de extinción o amenazadas y por sus particulares requisitos de cobertura vegetal se han estudiado los mamíferos carnívoros, entre los cuales, y por su condición de especie más emblemática y exigente que aúna los requisitos principales de este grupo, se ha seleccionado al lince.

En lo referente a los espacios naturales de especial interés, se han seleccionado todas aquellas zonas con elevado grado de naturalidad que están amparadas por alguna figura de protección legal. De este modo se ha incluido toda la red de espacios naturales protegidos de Andalucía, complementándola con los espacios de interés ecológico recogidos

MESA REDONDA III

en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Medio Físico de cada provincia.

De este modo, se han generado una serie de recorridos a través de la red de vías pecuarias que, unen áreas de distribución discontinua del lince o bien áreas naturales bien conservadas

Una vez definidas las áreas de distribución de la especie a conectar, se ha procedido a la valoración de estas zonas en función de su aptitud para ser origen o destino de un corredor de dispersión de lince. Dicha aptitud se ha definido en función de tres factores: superficie de distribución real del lince con respecto a la superficie potencial que la englobe; superficie de distribución potencial del área en cuestión frente a la distribución potencial total; densidad de presas.

Espacios naturales de interés ecológico: Como base se ha incluido toda la red de espacios naturales protegidos de Andalucía, así como los espacios de interés ecológico incluidos en el Catálogo del Plan Especial de Protección del Medio Físico de cada provincia.

Al igual que con las zonas de distribución de lince, una vez definidas las áreas ha conectar se ha procedido a su valoración en función de su aptitud para ser zona origen o destino de un corredor ecológico. Las variables que determinan dicha aptitud son las siguientes:

- Porcentaje de superficie que representa con respecto al total de espacios naturales protegidos.

- Titularidad de los terrenos que engloba
- Categoría de protección en la que se incluye.
- Ecosistemas imperantes
- Existencia de reservas de agua dulce.

Por otra parte, en la valoración se ha tenido en cuenta la similitud o no de los ecosistemas más representativos de dichas áreas, aplicando un valor añadido a los itinerarios que unen ecosistemas con elencos faunísticos semejantes.

Selección de variables para valoración de trazados: Las variables que definen la idoneidad de una vía pecuaria como corredor ecológico pueden ser intrínsecas a la propia vía o bien dependientes de factores externos. Como factor intrínseco únicamente se ha incluido la anchura de la vía, fijada por su clasificación y determinante en gran modo de la posibilidad de adecuación al uso ecológico. Como factores externos se han considerado:

- La naturalidad y grado de cobertura de la vegetación en las zonas colindantes
- La afección a Lugares de Importancia Comunitaria incluidas en la red LIC
- Los solapes y cruces con vías de comunicación
- Los solapes y cruces con cursos de agua
- Definición de los niveles de prioridad: Se han establecido tres niveles de prioridad para las rutas ecológicas. En los dos primeros niveles se han definido tres subniveles en función del valor de conexión de las dos zonas unidas (valor origen + valor destino).

COMPATIBILIDAD DE USOS

Para este proceso se han desarrollado diversas matrices de compatibilidad, con las

MESA REDONDA III

que se resuelven las compatibilidades o incompatibilidades generadas por la concurrencia de distintos Usos en una misma ruta o eje de conexión.

METODOLOGÍA DE TOMA DE DATOS EN CAMPO (ESCALA 1/10.000)

Para la toma de datos se ha tomado como cartografía base los planos 1:10.000 del año 91, sobre los que se han superpuesto los ejes de las vías pecuarias. La toma de datos se ha llevado a efecto con aparatos GPS, que permite registrar todos los parámetros de interés y georreferenciar toda la información.

MESA REDONDA III

TIPOS DE ACTUACIONES PREVISTAS EN MATERIA DE VÍAS PECUARIAS PARA EL PERIODO 2002 – 2012, EN CASTILLA-LA MANCHA.

Sergio Martínez Sánchez-Palencia
Jefe del Servicio Forestal
Consejería de Medio Ambiente
Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

Desde el año 2003 y con motivo de la promulgación de la Ley 9/2003, de 21 de marzo, de Vías Pecuarias de Castilla-La Mancha, la Consejería de Medio Ambiente, a través de su Dirección General de Medio Natural, concedora del estado general de abandono, su falta de definición física, la sensación de terreno de nadie que actualmente caracteriza a estos bienes, y consciente de la responsabilidad que el marco legislativo actual le asigna en una doble condición, la de propietario y la de gerente de dominio público, articula y pone en marcha un “Plan de Actuaciones en materia de Vías Pecuarias en Castilla-La Mancha”, que racionalizase las actuaciones en esta materia y así intentar minimizar la endémica escasez de medios disponibles por la Administración frente a la magnitud de la tarea que se hace necesario acometer.

En el diseño de este “Plan de Actuaciones” tiene especial trascendencia garantizar el uso de las vías pecuarias y por lo tanto se basa en planificar acciones que realcen el valor de las mismas para la sociedad, y también sus usos tradicionales, el tránsito ganadero, como en los otros usos admitidos por la Ley, usos compatibles, circulación de personas a pie, tránsito de vehículos de naturaleza agroforestal, plantaciones arbóreas lineales y en bosques, etc. y usos complementarios, actividades de tipo ecológico, educativo, cultural, recreativas, de esparcimiento, deportivos no motorizados, paseo, senderismo, cabalgada, etc.

Estas acciones se materializarán mediante actividades que podemos agrupar en cuatro grupos distintos:

I.- Actividades de información, requeridas por la necesidad que tiene la sociedad actual de conocimiento. Hay que informar de su existencia y convencer tanto a las Entidades Públicas, como a los órganos de Planificación Territorial de su importancia, son:

- Actualización del Inventario de Vías Pecuarias.
- Creación de un Fondo Documental asociado a un Registro Público.
- Establecer un Sistema de Información Geográfico específico sobre Vías Pecuarias.

II.- Actividades de consolidación de la propiedad mediante:

- Clasificación de nuevas vías pecuarias, y completar o modificar las existentes, tareas esenciales en la defensa de estos bienes, que suponen actos administrativos de carácter declarativo en los cuales se determina su existencia, anchura, trazado y demás características físicas.

MESA REDONDA III

- El deslinde es el acto administrativo por el cuál se define los límites de las vías pecuarias, de acuerdo con lo definido en sus clasificaciones es el acto posesorio por excelencia.

- En el procedimiento administrativo de amojonamiento se materializa con carácter permanente en el terreno los límites de la vía pecuaria definidos en el Deslinde.

- En la señalización debemos visualizar para los no expertos y sociedad en general al recorrido de las vías pecuarias.

III.- Actividades para favorecer el uso de las vías pecuarias supone adoptar las mismas a los requerimientos de la sociedad actual, para ello es necesario:

- Posibilitar el uso ganadero mediante el mantenimiento y creación de infraestructuras ganaderas.

- Establecer recorridos de ocio y deporte como son corredores de senderismo y cabalgadas, zonas de paseo, pasillos verdes, etc..

- Determinar usos sociales en áreas recreativas y refugios.

IV.- Actividades divulgativas cuyo objetivo es recordar a la sociedad su existencia y que estos bienes públicos son propiedad de todos, que forman parte de nuestro acervo cultural y sobre ellos se ha desarrollando parte de nuestra historia para ello este plan contempla:

- Edición de publicaciones.

- Realización de material divulgativo.

- Inclusión de actividades de Vías Pecuarias en el “Plan Regional de Educación Ambiental de Castilla-La Mancha”.

MESA REDONDA III

GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS EN CASTILLA Y LEÓN

Vicente Rodríguez Fernández

**Jefe del Servicio de Defensa del Medio Natural. Dirección General del Medio Natural
Consejería de Medio Ambiente Junta de Castilla y León**

La gestión de las Vías Pecuarias en Castilla y León se realiza por el Servicio de Defensa del Medio Natural, dependiente de la Dirección General del Medio Natural, que es una de las dos Direcciones Generales con las que cuenta la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

Toda la gestión del sector forestal, y en consecuencia de las vías pecuarias se realiza ateniéndose al Plan Forestal de Castilla y León, aprobado por Decreto 55/2002, de 14 de abril, de la Junta de Castilla y León. (Dicho Plan se puede consultar en la Página Web de la Junta de Castilla y León: www.jcyl.es).

Este Plan contempla cuatro objetivos principales, que en esencia persiguen el desarrollo rural sostenible mediante la conservación y mejora del medio natural, potenciar las distintas funciones del monte y fomentar la participación de los protagonistas del Sector.

El Plan Forestal se desarrolla en once Programas Verticales y ocho Programas Transversales. Precisamente, el primer programa vertical está dedicado a la Propiedad Forestal, que es donde se encuadran las vías pecuarias.

Las líneas de actuación para las vías pecuarias dentro del Programa de Propiedad Forestal son tres: Ordenación legal y administrativa, Gestión de la consolidación de la red de vías pecuarias y Puesta en valor de las vías pecuarias.

La importancia de las vías pecuarias en nuestra Comunidad se pone de manifiesto en una tupida red de araña de más de 35.000 Km de longitud y en la presencia de siete Cañadas Reales, todas ellas con recorrido norte-sur excepto una, la Real Cañada Soriana Occidental con un recorrido transversal y que une a cinco de ellas. La longitud total de estas cañadas a su paso por nuestra Comunidad se acerca a los 2.000 km.

Dentro de la primera línea de actuación, se ha elaborado el Anteproyecto de la Ley de Vías Pecuarias de Castilla y León, estando pendiente de que se emita el oportuno informe por parte de los Servicios Jurídicos de la Consejería de Presidencia y Administración Territorial, para su presentación, discusión y aprobación, en su caso, por las Cortes de Castilla y León.

Actualmente se está finalizando el proceso de informatización de todos los documentos existentes sobre las vías pecuarias de nuestra Comunidad. Para ello se ha recogido la información de los archivos de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, y de los Servicios Centrales y Territoriales de la Consejería de Medio Ambiente.

Después de una clasificación de los documentos que se han escaneado e indexado en una aplicación informática, Docuware, que nos permite realizar fácilmente cualquier consulta y tener sobre la mesa de trabajo fotocopia de todos los documentos y planos de las actuaciones realizadas en las vías, independientemente del tiempo trascurrido desde la actuación o de la fuente de información.

Para ello basta introducir en la aplicación, mediante ventanas auxiliares, la provincia, el término municipal y el tipo de documento que se busca:

MESA REDONDA III

Asimismo se han digitalizado y georreferenciado los recorridos de las vías pecuarias y se ha creado una capa temática superponible con el Sistema Informático Geográfico del Medio Natural (SIGMENA).

Paralelamente se ha creado un archivo informatizado de todas las parcelas de reemplazo propiedad de la Junta de Castilla y León entregadas a la Consejería como consecuencia de los procesos de Concentración Parcelaria.

Para ello, una vez recogida la información, se ha confeccionado una ficha por cada parcela que contiene no sólo el plano sino todos los datos existentes: Datos registrales y catastrales, distancia al núcleo de población, superficie forestal y su valoración económica. Valoración realizada teniendo en cuenta tres criterios: valoración catastral, valoración en renta (según el destino presumible de la parcela) y valor de mercado.

También se han digitalizado y georreferenciado todos los planos para realizar una capa digitalizada de parcelas superponible con el SIGMENA.

En total se han inventariado 1.649 parcelas con una superficie superior a la 3.500 has.

Dentro de la puesta en valor de las vías pecuarias, el proyecto más avanzado es el de la Cañada Real Soriana Occidental que atraviesa las provincias de Soria, Segovia, Ávila y Salamanca con un recorrido total de 428 km. Su consolidación se acometió mediante dos Convenios específicos de Colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente, suscritos en los años 2.001 y 2.003. El primero ha conseguido el deslinde, amojonamiento y señalización del tramo segoviano (147 km) y el segundo, en estado de ejecución, permitirá alcanzar los mismos objetivos en el recorrido salmantino (76 km), que se completará a partir del 2006 con la firma de un nuevo Convenio para deslindar, amojonar y señalar dicha Cañada Real en las provincias de Soria y Ávila.

LA GESTIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS EN LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA

Salomé Hernando Chicote

Jefa de la Sección de Planificación y Ayudas.

Departamento de Medio Ambiente y Ordenación de Territorio y Vivienda

Comunidad Foral de Navarra

1.- EVOLUCIÓN DE LA NORMATIVA Y MARCO LEGAL PARA LA GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS EN NAVARRA

La Sección de Planificación y Ayudas del Servicio de Conservación de la Biodiversidad de la Dirección General de Medio Ambiente, se encarga, entre otros temas de la gestión de las Vías Pecuarias y Camino de Santiago en la Comunidad Foral de Navarra

Los primeros trabajos descriptivos de la red de vías pecuarias en Navarra se deben al Ingeniero Daniel Nagore. Es un trabajo del año 1924 que recogió en su LIBRO GENERAL DE CAÑADAS. Tras esta recopilación se fueron llevando a cabo procesos de deslinde y amojonamiento, hasta el año 1936.

En 1943 se aprobó el Reglamento de Fomento Pecuario aprobado por la Diputación Foral de Navarra, en septiembre de 1943.

Antes de la publicación de la Ley Foral 19/97, de 15 de diciembre, específica de vías pecuarias, el régimen de protección de las mismas quedaba reducido a algún artículo de diversas normas forales, entre las que cabe señalar:

- Ley.Orgánica 13/82 de 10 de agosto, de Reintegración y Amejoramiento del Régimen Foral que establece en el artículo 49, la competencia exclusiva en materia de vías pecuarias de la Comunidad Foral de Navarra.

- Ley Foral 6/87, de Normas Urbanísticas Regionales para la protección y uso del Territorio (artículos 5 y 29)

- Ley Foral 2/1993, de Protección y Gestión de la Fauna Silvestre y sus hábitats (artículo 75 por el que se establecen como zonas de seguridad, donde no se puede cazar, las Vías Pecuarias.

- La Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre, de vías pecuarias de Navarra supuso un avance en la materia:

1.- Define las Cañadas como rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurrendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

2.-Establece las anchuras de cañadas, traviesas y pasadas y ramales;

3.- Determina el régimen de usos: propios (granadero); usos compatibles (plantaciones, tránsito de vehículos y maquinaria agrícola) y usos complementarios.

4.- Supone la creación la red de Vías Pecuarias de Navarra.

4.- Distribuye las funciones y potestades administrativas de los Departamentos de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Vivienda y de Economía y Hacienda: la gestión directa depende del Departamento de Medio Ambiente, así como promover la clasificación de las distintas vías.

2.- DATOS RESEÑABLES DE LAS VÍAS PECUARIAS DE NAVARRA

La Comunidad Foral está recorrida por 13 Cañadas Reales, lo que supone unos 823 Km. Posee un entramado de unos 2700 Km. de vías pecuarias contando los caminos principales que son las Cañadas Reales (anchura 80 m) y los secundarios, constituidos por traviesas (40m de anchura), pasadas y ramales (30m. de anchura).

- Algunas de las Cañadas comunican puntos de la Ribera de Navarra como la de Tudelilla a San Adrián, o Navarra con localidades aragonesas como la de la Muga de Uncastillo.

- Las de mayor longitud son las que vertebran la comunidad de Norte a Sur, conectando los valles Pirenaicos con las Bardenas o con localidades de la Ribera de Navarra. :

- La Cañada de los Roncaleses, que conecta el Valle pirenaico de Roncal con las Bardenas Reales, tiene 131 Km.

- La de Milagro a Aezkoa conecta la localidad de la Ribera del Ebro con el valle de Aezkoa (135) Km.; Murillo el Fruto a Salazar, comunica el Valle de Salazar con Murillo el Fruto, en la Navarra Media (95 Km).

- Otras Cañadas llegan desde distintos puntos de Navarra hasta las Sierras de Urbasa y Andía:

- Tauste- Andía: Viene desde la provincia de Zaragoza en la muga con Navarra hasta la Sierra de Andía(135km);

- Valdorba a la Sierra de Andía: comunica la Valdorba (valle de la zona Media de Navarra) con la Sierra de Andía (51km)

- Otro grupo comunica las Vías Pecuarias de Navarra con las de las provincias limítrofes:

- Cañada de las provincias (54 Km.) parte de Noain (Pamplona) hasta Guipúzcoa;

- Pasada Principal del Ebro (117 Km.): va desde Tudela a la Rioja, por las localidades de la Ribera del Ebro;

- Imas a Irache (47 Km.) desde la granja de Imas hasta el monasterio de Irache en Ayegui en la merindad de Estella.

- Las traviesas suponen 400 km. y las pasadas y ramales unos 1400 km.

Dos Cañadas Reales se han clasificado, deslindado y amojonado mediante el convenio que se firmó entre el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno de Navarra, publicado en el B.O.E de 13 de diciembre de 2001. Son la Pasada Principal del Ebro y la Cañada de las Provincias

El convenio ha permitido clasificar, deslindar y amojonar 171 Km. de las dos Cañadas.: Este trabajo conlleva unos tramites administrativos muy largos, que deben garantizar, en cualquier fase del proyecto, que los afectados e interesados están al corriente del mismo. La exposición pública del proyecto y el trámite de audiencia a todos los interesados da una idea de la complejidad del proceso.

Para acometer la primera fase de este trabajo, se utilizaron varias fuentes documentales: Fondo documental del antiguo ICONA, el del Servicio de Patrimonio del Gobierno de Navarra; Información Catastral del Servicio de Riqueza Territorial, Archivo administrativo

MESA REDONDA III

del Departamento de Presidencia, Archivo Ansoleaga, Fondo documental de Concentración Parcelaria; ...

Por otra parte el Departamento de Medio Ambiente ha clasificado las vías pecuarias de Uztároz.

Anualmente se acometen acondicionamientos y algunas obras en las cañadas con el objetivo fundamental de restaurarlas: mejora de firmes, forestaciones, pasarelas de cruce, badenes, señalización y cartelería, reconstrucción de elementos anexos de uso ganadero como abrevaderos, etc...

En definitiva: un 23% de los términos municipales con vías pecuarias están clasificados (el 18% por el convenio), lo que supone, el 25% del Km.

MESA REDONDA IV

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONSERVACIÓN DE ECOSISTEMAS Y PAISAJES

Moderador: Borja Cardelús. Director de cine y escritor

Intervienen:

Francisco Díaz Pineda (Asociación para la Defensa de la Naturaleza- ADENA)

Federico Fillat Estaqué (Instituto Pirenaico de Ecología –CSIC)

José Luis Rubio de Lucas (Universidad Autónoma de Madrid)

La mesa redonda comienza con la exposición sucesiva por parte de los ponentes de sus ideas y trabajos referidos al tema.

El profesor Díaz Pineda parte de la idea central de la conservación de la naturaleza y el papel que determinadas figuras de protección del espacio y determinadas normativas han podido tener en esta conservación. Posteriormente plantea el papel que las vías pecuarias en la actualidad pueden tener como elementos estructurantes de los ecosistemas. Pone de manifiesto que se está trabajando sobre la hipótesis de que éstas no son meras estructuras lineales o vías de comunicación, sino que se las podría considerar verdaderos corredores ecológicos, pero esta hipótesis está aún pendiente de ser comprobada científicamente. Para ello se está intentando caracterizar el nicho ecológico de las vías pecuarias. En esta caracterización se han obtenido unos primeros resultados parciales que ponen de manifiesto que la diversidad biológica de las vías pecuarias es mayor cuando difieren poco de su entorno, mientras que cuanto más acusada es esta diferencia, la biodiversidad es menor, aunque también más singular.

Por su parte el Dr. Fillat manifiesta que se atreve a considerar a las vías pecuarias como un ecosistema ya en sí mismo por la relación existente entre el animal y el pasto y todos los procesos asociados a ellos, entre los que cita el aporte de fertilidad, la reacción al pisoteo, la existencia de carnívoros y carroñeros asociados a la vía así como de descomponedores y desparasitadores. En definitiva, considera que las vías pecuarias son ecosistemas de gran valor que además tiene un alto potencial demostrativo. Finalmente hace hincapié en la importancia de la conexión que se da de forma muy rápida entre ecosistemas muy distintos a través de estas vías.

En su turno de intervención el profesor Rubio plantea puntos de discusión sobre la conservación de las vías pecuarias en sí mismas en función del tipo de explotación trashumante. Resalta la mayor importancia actual de la trashumancia de recorridos cortos y medios, tanto por el número de cabezas como por el uso ganadero de la vía pecuaria. Es por ello que se han conservado mejor las vías pecuarias de recorrido corto con la implicación que eso tiene de cara a un mayor valor escénico del paisaje. Acaba su intervención repasando una serie de usos actuales de las vías pecuarias y que pone en dificultad la conservación de las mismas.

En el turno de preguntas se suscitan varias cuestiones relacionadas con las intervenciones, como p.ej. las referidas a una mayor regulación de usos de vehículos a motor y de bicicletas de montaña en aras de una mejor conservación natural de las vías, la posibili-

MESA REDONDA IV

dad de que éstas estén llevando a cabo un papel de conectividad más allá de la ambiental en el marco de ciertas teorías ecológicas, o la posibilidad de realizar en las vías pecuarias forestaciones por bosquetes o lineales o delimitación de las mismas con setos de arbustos o matorral que en opinión del Dr. Fillat podrían ser buenas siempre que se buscase un equilibrio y la actuación no cambiara ni desnaturalizara la identidad de la vía.

MESA REDONDA IV

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONSERVACIÓN DE ECOSISTEMAS Y PAISAJES

Federico Fillat Estaqué

Instituto Pirenaico de Ecología (C.S.I.C.)

La Vía Pecuaria, en sí misma, constituye un ecosistema de pasto

En cualquier sistema de pasto se da una interacción estrecha entre la comunidad vegetal y el propio herbívoro y es la misma que ocurre en las cañadas cuando por ellas circulan los animales, ya sea estacionalmente (a la subida y bajada de los pastos de verano) o en los recorridos diarios (para pastar en las proximidades de los pueblos). Además de la función principal de nutrir al animal, el pasto de las vías pecuaria recibe unos aportes extraordinarios de fertilidad y también un pisoteo importante. Esas dos podrían ser las características generales que individualizan una cañada respecto a otros pastos en los que no se dan ni los aportes de fertilidad ni el pisoteo generalizado.

Un segundo aspecto a tener en cuenta es la distribución de la mayoría de las cañadas españolas, que discurren en direcciones Norte-Sur. Este gran contraste entre las condiciones ambientales del norte y sur de la Península Ibérica facilita que los tipos de pastos sean muy distintos según la parte de la cañada que estemos recorriendo. En general, en las zonas norte dominan los pastos permanentes, como en la mayoría de los otros países europeos mientras en el centro y, sobre todo hacia el sur, van dominando las plantas anuales, organizando cada año comunidades distintas, según las condiciones ambientales del año correspondiente.

Un tercer tipos de relaciones interesantes que ocurren en las cañadas son las complementarias de la propia relación pasto-herbívoro y se refieren a los carnívoros y carroñeros, a los descomponedores y a muchas aves desparasitadoras. Visto así el conjunto, resultaría fácil comparar al paso de los herbívoros domésticos (vacas, ovejas, yeguas, cabras) con las emigraciones naturales de la sabana africana (ñius, gacelas y cebras) donde los leones y hienas serían sustituidos por osos, lobos y zorros y muchas aves desparasitadoras tendrían su versión reducida en las garcillas boyeras de nuestras dehesas. Los descomponedores, ya se trate de especies de lombrices o de escarabajos, presentan también un amplio espectro de especies al considerar las variaciones ambientales norte-sur.

Como resumen del ecosistema cañada, en las condiciones ambientales de la península Ibérica, se podría presentar como de una riqueza extraordinaria, expresada en forma de una gran diversidad, ambiental, vegetal y animal, conservando, en forma simplificada muchas de las características que aún mantienen los sistemas naturales africanos. De la comparación y con las especies que forman el entorno de la cañada podríamos catalogar unas poblaciones heterogéneas, muy aptas para iniciar cualquier plan de mejora o, al menos, evidenciar las posibilidades de un “banco de germoplasma” interesante para el conjunto de los habitats europeos.

Las Vías Pecuarias conectan ecosistemas y forman importantes mallas

Los recorridos entre las montañas del norte y las zonas llanas de invernada del sur constituyen un amplio sistema de interconexiones entre ecosistemas muy distintos. Pensemos que en la Península Ibérica tenemos gradientes pluviométricos anuales que

MESA REDONDA IV

van desde los 2000 mm al noroeste a sólo 200 mm en el sureste y que las subidas se dan en primavera y las bajadas en otoño, estaciones ambas en las que la distribución de lluvias es muy distintas según la zona de la cañada que consideremos. Por ello, las semillas o los parásitos que pueda transportar cualquier animal en tránsito, los llevará de un ecosistema a otro muy distinto, contribuyendo también con ello a seleccionar especies resistentes a esos cambios bruscos y que evidentemente son una parte del sistema global que constituye la propia red de cañadas.

Si consideramos la frontera que se crea entre el corredor de la cañada y las variadas combinaciones de tipos de arbustos, árboles y cultivos que pueden surgir en el contacto con el pasto, tendremos infinidad de ecotonos con variados intercambios de fertilidad, sombra o refugio, tanto para plantas como animales. Los puntos de agua, ya sean riachuelos, embalses, charcas o directamente fuentes, aumentan las posibilidades de anfibios y reptiles constituyendo un conjunto de intercambios aún más amplio.

Las cañadas fueron gestionadas ampliamente desde los tiempos medievales por comunidades de ganaderos, por nobles, por monasterios y unían propiedades comunales, privadas o cotos reales. Unos orígenes de casi mil años permiten pensar que algunos tramos fueran utilizados simultáneamente por el Camino de Santiago, como rutas de conquista en las expansiones hacia el Sur, como vías de comunicación en diversas guerras entre nobles y contra invasiones extranjeras. Acumulan información histórica que seguramente se puede relacionar también con la existencia de nuestras razas autóctonas, con la facilidad para absorberlas por otras más productivas. Ligado al transporte de la lana se relacionaron con ellas las organizaciones de carreteros y arrieros, los lavaderos de lana y los centros de exportación, además de unos inicios de transformación textil importantes. Forman parte, por todo ello, del colectivo paisajístico-histórico español con el que resultaría más fácil entender los acontecimientos de nuestra historia leyéndolos prácticamente con el discurrir de las cañadas.

Paisajes, historia, conexiones entre ecosistemas, ocurren en estaciones distintas, la primavera y el otoño para las grandes cañadas y con la estacionalidad cambian las funciones de las Vías Pecuarias. Siempre son camino pero pueden ser cómodos si el resto está cubierto de nieve en otoño o sombreados si los setos de los márgenes constituyen verdaderos refugios de sombra cuando la primavera es calurosa. Los puntos de agua son prodigios de vida en medio de secarrales agostados y algunos refugios de plantas raras y exigentes en fertilidad pueden permanecer junto a ellos. Pensar que gran parte de las montañas europeas las tuvieron, sirvieron para romper fronteras entre italianos y suizo, franceses e italianos, polacos y rumanos, finlandeses del sur y del norte, constituyen un tesoro que va más allá de la comunicación ganadera. Sin embargo, el primer paso de su delimitación legal ha sido imprescindible, su mantenimiento requerirá más esfuerzos pero federarlas de nuevo a la ganadería sería como recuperar raíces, como valorar la ganadería extensiva y, en el fondo, como favorecer el renacimiento de una ganadería que realmente estuviese ligada a la tierra y para la que todos tenemos la obligación de encontrarle un sitio junto a otras ganaderías más intensivas.

MESA REDONDA V

LAS VÍAS PECUARIAS COMO INSTRUMENTO PARA EL DESARROLLO RURAL

Moderador: Julio Grande Ibarra

Intervienen:

Antonio Jiménez Manzano (Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres)

Maribel García (Fundación para el desarrollo local Asocio de Ávila)

José R. Sánchez Moro – María Pajarón Valero

(Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación)

En esta mesa redonda con carácter previo a dar la palabra a los ponentes el moderador plantea el tema poniendo de manifiesto la delicada situación en la que se encuentra el mundo rural y la necesidad de definir el papel que juega éste en la actualidad. Opina que siendo el medio rural diferente al urbano necesita normativa especial que sea capaz de afrontar sus problemas específicos. Entre los más importantes señala la falta de capacidad de gestión del propio territorio que se tiene derivado del modelo de financiación municipal. También resalta que el sector primario sigue siendo fundamental para el medio rural aunque necesita una adaptación a los nuevos tiempos. Concluye con el deseo de que la población rural siga viviendo en los pueblos y que se sienta orgullosa de ello efectuando sus actividades tradicionales o nuevas, con el objetivo de conseguir la estabilidad del medio rural.

Dando paso a las exposiciones, el Sr. Jiménez Manzano, alcalde del Ayuntamiento de Malpartida de Cáceres, explica el proyecto que ha efectuado su municipio en torno a un antiguo esquilero y lavadero de lanas que tuvo una importancia económica y social de gran envergadura en el pasado y que hoy sirve de otra forma al desarrollo rural. Para ello ha sido habilitado como museo con una doble vertiente de arte de vanguardia y como muestra de la actividad del sector de la lana en el pasado. Además se ha puesto en funcionamiento un centro de interpretación del entorno natural en que está ubicado el museo.

Por su parte Maribel García, representante de la fundación “Asocio de Ávila”, comienza su exposición hablando genéricamente de los programas de desarrollo rural impulsados por la Unión Europea y su repercusión en las actividades de la población rural, entre las que destaca una potenciación del turismo. Recuerda la responsabilidad que se tiene en mantener la identidad cultural rural y muestra su preocupación porque se mantenga la agricultura y ganadería pues considera que son la base de todo y sin ellas no se puede concebir este medio. Manifiesta que las quejas de los ganaderos siguen siendo las mismas y que tanto la ganadería extensiva en general como la trashumancia en particular necesitan una normativa específica que favorezca su actividad. En este sentido reclama imaginación y apoyo para la transformación del sector primario y propone ciertas iniciativas que podrían propiciar nuevas formas de acometer la actividad rural. Asimismo se muestra de acuerdo con los usos complementarios de las vías pecuarias y que estos puedan favorecer un mayor conocimiento de la cultura rural. Finalmente describe un proyecto en torno a la Cañada Real Soriana Occidental que se pretende acometer en los próxi-

MESA REDONDA V

mos años con el objetivo fundamental de potenciar la cultura trashumante y la propia Cañada como elemento fundamental de la identidad del territorio y poner en valor todos los recursos y productos asociados a la misma.

Por parte del Ministerio de Agricultura comienza tomando la palabra José Ramón Sánchez que inicia su exposición recalcando que un sistema de vías de comunicación tiene un alcance muy profundo y que, como tal, las vías pecuarias representan un tipo de sociedad agraria desaparecida que tuvo importantísimos valores de referencia mundial y que a través de ellas se transformó el paisaje y con él la cultura pues ambos son interdependientes. No existiendo ya esa sociedad se tiene que crear a través de ese patrimonio colectivo único un nuevo modelo de desarrollo rural que aún no está totalmente acabado sino que se irá modelando según se vaya implantando pero que, en su opinión, debe responder a un equilibrio entre la producción de alimentos saludables –concepto esencial- y la protección de la naturaleza y por tanto la cultura, pues son inseparables.

La premura del tiempo hace que la otra representante del Ministerio de Agricultura apenas pueda enumerar las medidas agroambientales existentes relacionadas con las vías pecuarias, citando el mantenimiento de muretes y cercas tradicionales, el fomento de la ganadería ecológica y las razas autóctonas puras en peligro de extinción y la gestión racional de sistemas de pastoreo para la protección de la flora y la fauna.

No habiendo tiempo para más las preguntas se hicieron de forma individual en los pasillos del Congreso.

MESA REDONDA V

VÍAS PECUARIAS Y DESARROLLO SOSTENIBLE EN MALPARTIDA DE CÁCERES

Antonio Jiménez Manzano
Alcalde de Malpartida de Cáceres

Extremadura está surcada de norte a sur y de este a oeste por una extensa red viana (cañadas, cordeles, veredas y coladas) que hoy como antaño se manifiestan como auténticos pasillos culturales.

La Trashumancia, movimiento de los rebaños entre zonas geográficas alejadas con carácter estacional, pone a nuestra disposición caminos que recorren la historia de nuestro país.

Es ésta una parte importante de nuestra historia: la del mundo rural, que durante el largo transcurrir de los siglos mantuvo una de las actividades económicas fundamentales en la península.

Los movimientos pastoriles son fiel reflejo de los movimientos migratorios que existen en la naturaleza y que anualmente desplazan a miles de animales en busca del lugar más apropiado.

Así el clima peninsular, muy extremo, con inviernos demasiado fríos en las zonas de montaña y en la meseta a la vez que tórridos veranos en las zonas más meridionales obligaba a los pastores trashumantes a marchar junto a su rebaño en busca de espacios más propicios.

Actualmente estos antiguos pasillos culturales y económicos son propicios para el disfrute del ocio de aquel que busca en su tiempo libre: Naturaleza, historia, tradición...

Malpartida de Cáceres, como municipio integrado en la Asociación Tagus (Asociación para el Desarrollo Integral de la Comarca Tajo-Salor-Almote), en la provincia de Cáceres ha apostado desde hace tiempo por la puesta en valor y la recuperación de estas rutas, así como la de las obras arquitectónicas, que en muchos casos ha generado la actividad trashumante. Como obra singular se presenta el Lavadero de Lanas de Los Barruecos, impresionante fábrica edificada en el S. XVIII y que tubo su máximo esplendor industrial en el S. XIX, llegando a emplear a más de cien operarios y donde se llegaron a lavar más de 80.000 arrobas de lana anuales y la adecuación de las charcas y entono como Monumento Natural Protegido "Los Barruecos".

Hoy día el Lavadero de Lanas de Los Barruecos está totalmente restaurado y alberga en su interior la obra de un insigne artista alemán, Wolf Vostell, obras de artistas conceptuales, del movimiento fluxus, que lo han convertido en un gran museo de Arte Contemporáneo, el Museo Vostell Malpartida con más de 30.000 visitas anuales, que unidas a las del Monumento Natural de los Barruecos, 100.000 visitas aproximadamente, hacen de estos parajes un importante centro de desarrollo y con buenas perspectivas económicas. Además en las antiguas Salas de Las Calderas, verdadero corazón del Lavadero, se expone el Centro de Interpretación de Las Vías Pecuarias, homenaje a la actividad trashumante, sistema de explotación pecuaria tradicional y sostenible, auténtico hecho cultural que ha generado un importante patrimonio cultural y natural.

MESA REDONDA V

Todo este patrimonio constituye en la actualidad un potencial recurso que puede jugar un papel fundamental en los nuevos procesos de desarrollo rural que, partiendo de recursos endógenos, aspiran a ofrecer nuevas alternativas al mundo rural.

Bajo este planteamiento 13 grupos LEADER II y PRODER vinculados por el trazado de la Cañada Soriana Occidental, trabajaron en propuestas de desarrollo en base a los recursos tanto la trashumancia como la cañada. Siete provincias (La Rioja, Soria, Segovia, Ávila, Salamanca, Cáceres y Badajoz) y tres comunidades Autónomas implicadas en una novedosa apuesta por el desarrollo rural.

El grupo de trabajo, bajo el nombre de **TRASHUMANCIA VIVA**, inició su andadura el año 1998.

De entre las acciones realizadas podemos destacar:

- Las labores de reconocimiento de la ruta en cada uno de los territorios.
- Un inventario de todos los recursos vinculados con el recorrido de la Cañada.
- Cartografía de una parte de la Cañada Soriana Occidental empleando las imágenes de satélite como herramienta de delimitación de la vía y de los cambios producidos en la misma.

El 23 de abril de 2003 se aprobó el proyecto TRANSLANA, InteregIII, programa de cooperación transfronteriza entre Portugal y España a través del Museo de Lanificios de la Universidad de la Beira Interior y el Museo Vostell Malpartida.

El Proyecto TRANSLANA tiene como finalidad profundizar y articular la investigación transfronteriza sobre las rutas peninsulares y sobre las vías de trashumancia, desde una perspectiva antropológica.

Se pretende rentabilizar los recursos humanos y patrimoniales existentes en esta zona a ambos lados de la frontera con el fin de clarificar la importancia histórica de los lanificios a nivel peninsular y contribuir así al desarrollo de las regiones que integran este proyecto.

El Proyecto consta de dos fases. En la primera se realizaron las siguientes acciones:

- Investigación sobre la ruta de la lana, con el objetivo de definir y caracterizar esta ruta y las vías pecuarias y de clarificar su importancia patrimonial económica social y cultural con particular incidencia en el Extremadura española y en la región portuguesa de la Sierra de la Estrella.

- Musealización del núcleo de la Real Fábrica del museo de Lanificios de la Universidad de la Beira Interior, así como la recuperación del Lavadero de Lanas del Museo Vostell Malpartida y de las infraestructuras físicas y de soporte del centro de Interpretación de Las Vías pecuarias instalado en él.

En relación con la segunda fase del proyecto está la publicación, en diversos soportes de los resultados de la investigación realizada en la primera fase, así como las conclusiones del proyecto de musealización de las dos fábricas de Lanificios.

VIAS PECUARIAS Y DESARROLLO RURAL SOSTENIBLE

José R. Sánchez Moro
S.G. Zonas Desfavorecidas
Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

RESUMEN:

La red de vías pecuarias española es fruto y exponente de un tipo de sociedad rural, q logro optimizar el uso sostenido y unos recursos naturales (clima, agua, suelo, etc.) poco favorables. Su abandono progresivo refleja la desaparición de unos valores y formas de vida. Su reconstrucción actual y recuperación “para el común” podría actuar como revulsivo y elemento vertebrador y simbólico de un concepto renovado de desarrollo rural sostenible. Ello constituye una tarea y un desafío colectivo para el conjunto de la sociedad.

El objeto de esta intervención no es repetir aquí las múltiples razones, que avalan la importancia histórica, etnológica, económica y social del conjunto de 25.000 km de cañadas, cordeles, veredas e instalaciones anejas, que ocupan el 1% del territorio nacional. Ni siquiera reivindicar su reconocimiento jurídico, académico o internacional ya suficientemente probados.

Sí quisiera subrayar que, su todavía escaso conocimiento, reconocimiento y reivindicación social es, al tiempo, causa y consecuencia de una insuficiente voluntad política por aplicar rigurosamente la ley y favorecer el mantenimiento y/o recuperación de estos espacios para uso público, de un modo equitativo y beneficioso para las comunidades rurales locales y sus visitantes urbanos.

Correlativamente quiere poner de relieve la necesidad de imaginar, promover y facilitar funciones sociales actuales de las vías pecuarias, tanto las tradicionales y las turístico recreativas, como las ecológicas ya mencionadas y cuales quiera otras, inspiradas en “el desarrollo sostenible, el respeto al medio ambiente, el paisaje y al patrimonio natural y cultural”, entrelazados indisolublemente y en tensión dialéctica continua.

Esta recuperación y puesta en valor del conjunto de las vías pecuarias, como un organismo, cuyo funcionamiento depende de su integridad constituye un reto y una tarea colectivos y exige un modelo previo de desarrollo rural sostenible, al tiempo que, en tensión dialéctica puede contribuir a su expresión y a la definición y mejora de dicho modelo.

En este tema, desde el punto de vista de un Desarrollo Rural Sostenible, la primera evidencia que surge, es el origen agrícola de las vías pecuarias. Estas responden a un modelo de sociedad agraria bien organizada, capaz de:

Optimizar el uso de usos recursos naturales (suelos, pastos, agua, etc.) escasos y mal distribuidos, en el espacio y en el tiempo, con climas y ecosistemas muy distintos, mediante el uso de la transhumancia y del uso sostenible de ecosistemas antropizados como las dehesas.

Seleccionar y mejorar las razas de ovejas, en particular las merinas, consiguiendo, posiblemente, la mejor calidad de lana a nivel mundial de su época;

Organizar un sistema económico y burocrático, que controlase el conjunto de la producción y transformación de la lana, consolidando distintos oficios y protagonistas y pro-

MESA REDONDA V

curando valor añadido a la materia prima lana, mediante telares, etc.

Comercializar adecuadamente sus productos, incluso a nivel internacional, con conceptos incipientes de marca y denominación de origen;

Convertirse en un modelo de referencia exportado, a la Nova Mesta de la América Hispana, en territorios propicios como Méjico, como un elemento cultural más.

Al evolucionar este modelo social y esta cultura, por razones complejas que sobrepasan el objeto de esta comunicación, el paisaje ligado a dicha cultura, incluyendo la Red de vías pecuarias, se ve también modificado. Mutuamente van influyéndose de modo que, todo cambio en el paisaje induce un cambio, a corto y largo plazo, en la cultura y todo cambio en la cultura induce un cambio en el paisaje.

A contrario, la restauración y conservación actual de las vías pecuarias induciría a cambios en la percepción y valoración social del mundo rural, así como en el modelo de desarrollo rural inspirador de dicha restauración. Todo ello en contraste con nuestro modelo de desarrollo y nuestra cultura urbana, competitiva, especulativa, productivista y privatizadora.

La mera existencia o pervivencia de un espacio publico, “inútil”, desde la perspectiva especulativo-inmobiliaria, sin funciones productivas claras y “abierto” a distintas y sucesivas utilizaciones gratuitas, ya sean recreativas, educativas y/o científicas, constituye en sí mismo el testimonio de un modo distinto de entender la vida y sus ritmos y de unos valores subyacentes alternativos.

Así, como el peregrino del Camino de Santiago descubre que el camino es más que un medio para conseguir un fin, la cañada, como elemento paisajístico, etnológico e histórico, puede dar noticia de la existencia, con sus coordenadas propias, de un modo distinto de ordenar y articular el territorio y de “mundo rural” desconocido u olvidado a veces, mucho mas allá de una simple oportunidad de practicar el senderismo.

El deterioro físico sufrido por las vías pecuarias expresa y simboliza el cambio cultural, experimentado o en curso, al tiempo que lo refuerza, en la medida que las autoridades o la población misma no se “escandalizan” controlan, advierten o sancionan a quienes, de forma coyuntural o permanente, las deterioran y/o ocupan ilegalmente.

La ausencia de una reivindicación generalizada para la restitución al patrimonio y uso comunes de una parte, cuantitativa y cualitativamente, tan significativa de éste, puede indicar ignorancia de la historia, falta de confianza en la eficacia de la reivindicación, simple pasividad, desidia o, lo que es aún peor, connivencia, complacencia o “comprensión” con el infractor.

Es por ello que, en un momento en que la función productivista agrícola condicionada por la liberalización del comercio, la creciente escasez de los recursos hídricos y el replanteamiento de determinadas ayudas comunitarias, debe integrar progresivamente la dimensión medioambiental de protección de la salud humana y de espacios y especies, así como del bienestar de los animales, la recuperación y revitalización de las vías pecuarias, puede constituirse en una prueba, un símbolo y un mensaje al conjunto de la sociedad, de la voluntad política y de los propios agricultores de constituir un nuevo modelo sostenible de desarrollo rural, que equilibre el peso del pasado (tradicción) y del futuro

MESA REDONDA V

(innovación) sobre el presente, así como, una producción de alimentos sanos, suficientes y asequibles, con la mencionada protección de la sanidad ambiental, del paisaje y de la biodiversidad.

Para tratar de explicar la importancia e interdependencia de un sistema tan complejo de vías de comunicación como las vías pecuarias recurriremos a una analogía histórica: La red de vías de comunicación y transporte del imperio romano constituyó un elemento esencial en la articulación del imperio. Facilitaba el rápido y más seguro desplazamiento de las legiones, para acudir en defensa de cualquier frontera exterior amenazada o el repliegue sobre Roma, en función de los avatares políticos internos. Visualizaban también el poder del conquistador mediante el reclutamiento forzoso de trabajadores nativos, así como su capacidad planificadora y tecnológica del invasor (puentes, acueductos, drenajes, etc.).

Indirectamente, favorecía, así mismo, una difusión o “globalización” más rápida, homogénea y generalizada de la lengua latina, el derecho romano y la implantación y efectiva de una burocracia administrativa y contable, como elementos comunes vertebradores sociales del imperio.

Por último y no menos importante, facilitaban también la circulación de “mercancías”, incluidos los esclavos, en especial de los excedentes agrícolas de cada provincia y/o de ciertos minerales, complementando el tráfico naval o fluvial. Son menos conocidas otras funciones de carácter ecológico de dichas vías, como los traslados de especies exóticas, desde las fieras para el circo, o la difusión, más rápida y oportunista, de algunas especies, plagas y enfermedades, más allá de sus fronteras naturales.

Las vías pecuarias no pueden comparar su importancia con las vías romanas, pero sí presentan una analogía sobre cómo un simple elemento vial, aparentemente sectorial y aislado, constituye un elemento vertebrador de una sociedad como conjunto, reflejando sus jerarquías de valores y las interdependencias entre sus distintos elementos económicos, ecológicos y sociales. Su decadencia responde, expresa y anticipa la decadencia del modelo social al que responde.

De este modo, las vías pecuarias constituían y constituyen elementos de un paisaje, al tiempo que productos de una cultura. Así, cada comunidad social, que habita en un entorno determinado y se viene enfrentando a lo largo de los siglos a la satisfacción de unas necesidades básicas (alimento y bebida; energía; protección de los elementos y de los enemigos y/o concurrentes; organización social y del trabajo; autoestima e identidad individual y colectiva, etc.), así como a la resolución de unos problemas ambientales.

Para satisfacer estas necesidades, siempre ilimitadas y concurrentes cuenta con unos recursos naturales (agua; clima; orografía; minerales; suelos; productos agropecuarios y forestales; etc.), integrados en un paisaje y siempre limitados.

Las cañadas, cordeles y veredas, no son, pues, elementos aislados sino más bien unidos de una tupida red, donde si un nudo falla, si un camino se corta, el conjunto de la red se resiente y pierde su sentido original, su capacidad de interconexión. Así cada atentado contra un tramo de vías pecuarias, no constituye un hecho anecdótico de carácter local, sino que actúa como un coágulo en un sistema circulatorio o como una desconexión de sinopsis entre neuronas de ese tejido vivo, que constituye la Red, se resiente en su conjun-

MESA REDONDA V

to de cada atentado individual a su estructura. Dicho de otro modo, de la integridad de su anatomía depende su funcionamiento, su fisiología. Su aspecto exterior, su fenotipo es también importante como reflejo de un genotipo íntimo, biológico y etnológico.

Mirando hacia el futuro, podríamos afirmar que, las cañadas reales y las vías pecuarias en general tuvieron una importancia económica, ecológica y social decisiva, en la España de hace algunos siglos. Algunas de sus funciones económicas originales, relacionadas con la trashumancia y la importancia objetiva y simbólica de nuestras lanas merinas, han ido declinando. Sin embargo, siguen estando vigentes algunas de sus funciones ecológicas y sociales y/o ofrecen nuevas oportunidades no imaginables por sus creadores.

Así, por ejemplo, las vías pecuarias constituían en el pasado algunos de los posibles “corredores ecológicos” entre ecosistemas diferenciados o distantes. Hoy en día, en no pocos entornos, constituyen casi la única posibilidad de conexión entre ecosistemas desmembrados o aislados por las nuevas estructuras viarias destinadas al transporte, la urbanización dispersa no planificada o las divisiones burocrático administrativas, políticas o relacionadas con la dispersión de la propiedad del territorio. En otro caso actúan como los “cerro testigo”, como recordatorios de paisajes y perspectivas casa desaparecidas, marco congruente con el patrimonio histórico artístico y/o etnológico que sobrevive en dicho entorno.

Más en concreto podríamos resaltar entre las funciones actuales de las vías pecuarias, el hecho de constituir:

- elementos de conexión entre el sistema urbano y los recursos naturales del entorno;
- barreras a la diseminación de un (sprawl) urbanismo no planificado, así como elementos de transición entre ecosistemas, paisajes o actividades urbanas y rurales;
- áreas de esponjamiento del medio construido o antropizado y de dotación de espacios públicos;
- corredores para la biodiversidad y el intercambio genético, así como para la protección de las especies autóctonas;
- factores de conservación de la ganadería extensiva y/o la trashumancia, así como, de hábitats diferenciados y valiosos como las dehesas, zonas esteparias y pastizales de montaña;
- oportunidades para la reforestación y/o recuperación de paisajes autóctonos degradados;
- impulsores de un desarrollo del turismo rural, tanto dirigido al ámbito natural como al etnológico e histórico;
- testigos y elementos de un patrimonio paisajístico, etnológico y cultural común;
- oportunidades múltiples de movilización y participación social y ambiental en su defensa, recuperación, acondicionamiento y disfrute.

Cada una de estas funciones y todas aquellas otras que aún deberemos intuir y definir presenta un potencial, distinto en cada caso, para el desarrollo rural sostenible. Identificar, promover, desarrollar y controlar el uso de ese potencial constituye un reto y una tarea colectiva. A ella, de forma coordinada, estamos llamados a contribuir como pla-

MESA REDONDA V

nificadores del territorio y urbanistas, organizaciones de defensa de la naturaleza, administraciones públicas, agricultores, políticos y emprendedores locales, o como simples ciudadanos y ciudadanas responsables “copropietarios” de unas vías pecuarias, consideradas como un bien común, cada vez más escaso y frágil, que deberíamos aprender a usar y compartir.

Todo ello apoyado en la dimensión pública e interadministrativa de las vías pecuarias comparable a la de una cuenca hidrográfica y a través de acciones concretas económicamente viables, ecológicamente sostenibles y socialmente equitativas y aceptables, a las que determinadas ayudas agroambientales comunitarias y otro tipo de incentivos públicos podrían contribuir. En este sentido, si la Red de Vías Pecuarias constituye un espacio accesible, un “patrimonio común”, que contribuye a la conservación de biodiversidad comunitaria, lógico es que “todos” contribuyan a su mantenimiento y/o restauración.

Como se ha subrayado en otros campos, nos movemos aquí entre:

a.- un modelo que ya no existe ni responde a las prioridades de la sociedad actual, pero del que perviven elementos útiles,

b.- un modelo que aún no existe y que aún se encuentra en gestación en que dirección queremos que evolucione.

Aún más, este nuevo paradigma, de desarrollo y sociedad, no sólo rural pero también rural, no debe responder solamente a las necesidades y prioridades actuales y locales, sino a las de un mundo futuro que ambicionamos más globalizado, interdependiente, multilateral, diverso, equitativo, sostenible y solidario.

CONCLUSIONES

Ante las dificultades que atraviesa el medio rural europeo en general y español en particular se hace necesario replantear definiciones, metodologías, objetivos y estrategias a fin de poder garantizar un equilibrado y sostenible desarrollo de nuestro espacio rural.

Desde esta perspectiva de reflexión permanente de la ruralidad y de los principios que deben sustentar estos parámetros, la mesa quiere agradecer a la organización del Congreso su preocupación por el tema al incluir en el programa una sesión dedicada específicamente a abordar este complejo problema, con la voluntad de poner en valor un recurso de alta singularidad como son las vías pecuarias y una actividad como la trashumancia que tan importante papel jugó en el pasado, que todavía hoy es la base de la economía y de la forma de vida de miles de familias y que busca sin duda un hueco en el futuro.

Las principales conclusiones de la mesa de vías pecuarias y desarrollo rural son las siguientes:

1.- El medio rural se encuentra sumido en un proceso regresivo que, a pesar de desarrollarse durante un largo periodo histórico, se encuentra en la actualidad en una situación de especial gravedad. Esta situación de decadencia del medio rural no hay que buscarla exclusivamente en razones económicas sino, fundamentalmente, en razones culturales que, fruto de las nuevas realidades sociales, sus nuevas demandas y los cambios en los sistemas de socialización entre otras razones, están provocando una transformación fundamental de toda la sociedad a la que no es ajena la realidad rural.

2.- Estos cambios nos obligan a abrir un nuevo proceso de reflexión sobre qué es y que debe ser en el futuro el medio rural. Este debate se nos antoja urgente e imprescindible para poder definir las estrategias y las políticas de futuro. En cualquier caso el medio rural es una realidad diferente del medio urbano que necesita el reconocimiento de esta realidad diversa y el ordenamiento desde este respeto a su propia identidad.

3.- La trashumancia ha sido una actividad fundamental para el desarrollo del medio rural durante siglos. En la actualidad algunos centenares de ganaderos, tanto de ovino como de vacuno, mantienen la actividad adaptándose a los nuevos tiempos y a las nuevas exigencias de una demanda social cada vez más preocupada y sensible con la calidad alimentaria y a la que la granjería trashumante ofrece un alto nivel de respuesta y calidad.

4.- Los grupos y los programas específicos de desarrollo rural están jugando un importante papel en la puesta en valor de los recursos del medio rural y el lanzamiento y consolidación de nuevas actividades. Las vías pecuarias y la trashumancia se han convertido en argumento prioritario de muchos de ellos, desarrollando importantes iniciativas turísticas, culturales y medio ambientales que, además de ofrecer nuevas oportunidades a la población local, contribuyen de forma importante al mantenimiento de la identidad rural.

MESA REDONDA V

5.- Las vías pecuarias son el símbolo material por excelencia de la cultura trashumante. Su carácter de bien público obliga a una constante política de vigilancia y protección que garantice su supervivencia como testimonio del pasado y como soporte y base de nuevas oportunidades para el medio rural de las que en esta mesa y en otras sesiones del congreso se han apuntado diferentes experiencias. Su papel como elemento fundamental del paisaje rural, su alto valor ecológico y cultural, su condición de espacio libre de urbanización y, muy especialmente, su función como camino pecuario le confieren una alta potencialidad como recurso en lo que al desarrollo rural se refiere.

6.- En todo caso conviene no confundir el todo con la parte. La trashumancia, y más en la actualidad, no viene condicionada exclusivamente por la correcta e imprescindible gestión de las vías pecuarias. Otros muchos elementos condicionan su funcionamiento y su futuro. Y no pueden ser olvidados ni excluidos.

7.- La trashumancia atraviesa por momentos difíciles, en ocasiones no sólo definidos por los resultados económicos de las explotaciones, en muchos casos bien saneadas. Son muchos los condicionamientos legales que desde el desconocimiento o la negación de las particulares condiciones de la trashumancia (precisamente aquellas que le confieren su alta consideración como modelo de explotación racional y sostenible), están restringiendo de forma fundamental el futuro de la actividad. Se hace imprescindible disponer, al igual que sucede con otras muchas situaciones del medio rural, de una normativa específica que, partiendo de la realidad de la dinámica de las explotaciones trashumantes, defina el marco jurídico apropiado para permitir la viabilidad de las mismas.

8.- La trashumancia cuenta con algunas ayudas específicas que, si bien se encuentran definidas en los mapas de ayudas, no siempre alcanzan el desarrollo práctico real que sería necesario. Es preciso dar a conocer y estructurar eficazmente los procedimientos para que esta ayudas puedan cumplir con los objetivos que les dieron sentido.

9.- El asociacionismo es una pieza fundamental en la realidad del medio rural. El escaso número de promotores en cada una de las actividades, la reducida dimensión de sus explotaciones y su dispersión territorial obligan a constituir agrupaciones que permitan alcanzar una representatividad y una presencia social adecuadas. La protección de las vías pecuarias y la trashumancia no es una excepción a esta realidad, por lo que se hace imprescindible promover la creación de asociaciones que agrupen a los colectivos afectados por los problemas de la trashumancia y por la preocupación por la protección de nuestro patrimonio cañariense para poder implementar la eficacia de las acciones y alcanzar unos mayores objetivos en la defensa de un patrimonio fundamental del pasado, del presente y, esperemos, del futuro de nuestro país.



SESIONES TEMATICAS

S E S I O N E S T E M Á T I C A S

SESIONES TEMÁTICAS

SESIÓN TEMÁTICA I

1.- Ganadería extensiva ligada a las vías pecuarias

Director: Manuel Rodríguez Pascual
*Técnico de la Estación Agrícola Experimental de León.
Consejo Superior de Investigaciones Científicas.*

Secretaria: Viginia Barbancho Domínguez

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

- 1.- Jesús Garzón Heydt
Presidente de la Asociación del Concejo de la Mesta.
- 2.- Pedro Luis Herráiz
Secretario de la Asociación de Trashumantes de la Raza Avileña.
- 3.- César Chico Andreu
Ganadero Trashumante de la Cañada Real Conquense.

Conclusiones resumen

1.- Las vías pecuarias siguen prestando en la actualidad un importante servicio en la preservación de las razas autóctonas y de la ganadería extensiva en sus diferentes modalidades (trashumante, trasterminante y estante).

2.- Las vías pecuarias deben estar desembarazadas de obstáculos y acondicionadas para el tránsito de los ganados, que en sus desplazamientos han de disponer de infraestructuras adecuadas (abrevaderos, descansaderos, corrales y refugios para pastores) en los tramos más utilizados.

3.- Las distintas políticas agrarias deben permitir y potenciar el desarrollo de la trashumancia. En este sentido la trashumancia debe integrarse adecuadamente en el Plan Estratégico Nacional de Desarrollo Rural.

SESIÓN TEMÁTICA II

2.- Usos compatibles y complementarios, ocupaciones temporales y aprovechamientos sobrantes de las vías pecuarias.

Directora: Inmaculada Ortiz Borrego
*Jefa de la Oficina para el Plan de Vías Pecuarias.
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.*

Secretaria: Patricia Suárez Peigneaux

SESIONES TEMÁTICAS

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

- 1.- José Gallardo Velázquez.
Jefe de la Sección de Vías Pecuarias de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Sevilla.
- 2.- Emiliano de Cara Sáez.
Secretario General de la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente en Málaga.
- 3.- Domingo Gómez Orea.
Catedrático del Departamento de Proyectos y Planificación Rural. Universidad Politécnica de Madrid
- 4.- José Francisco Alenza García.
Profesor Titular de Derecho Administrativo. Universidad Pública de Navarra.
- 5.- M^a Ángeles Nieto Mazarrón.
Ecologistas en acción.

Conclusiones resumen

1.- La diversidad de las vías pecuarias, con valores y usos muy diferentes, no se ajusta a la tipología establecida en la Ley, por lo que en ocasiones están sobredimensionadas.

2.- Las vías pecuarias, en cuanto que vías de comunicación, deben integrar sus distintos usos, jerarquizando las preferencias de unos sobre los otros y respetando, en todo caso, la prioridad otorgada por la Ley al tránsito ganadero.

3.- El valor ambiental de las vías pecuarias se ve acrecentado en los tramos urbanos, ya que se prolonga en ellos la naturalidad de la vía, que incrementa la calidad de vida de las poblaciones.

4.- Se debería mejorar la normativa sobre usos y aprovechamientos de las vías pecuarias para conseguir un rendimiento óptimo de su potencialidad.

SESIÓN TEMÁTICA III

3.- Aspectos técnicos para la determinación de vías pecuarias

Director: Tomás Herrero Tejedor.

*Profesor Titular del Departamento de Ingeniería Cartográfica.
Universidad Politécnica de Madrid*

Secretario: Enrique Pérez Martín

SESIONES TEMÁTICAS

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

- 1.- Miguel Ángel Conejo Martín.
EUTI Agrícola. Universidad Politécnica de Madrid
- 2.- Alejandra Ezquerro Canalejo.
ETSI Montes. Universidad Politécnica de Madrid
- 3.- Miguel Ángel Gómez-Elvira.
ETSI Agrónomos. Universidad Politécnica de Madrid
- 4.- Alfonso Gómez Molina.
ETSI Agrónomos. Universidad Politécnica de Madrid
- 5.- Enrique Pérez Martín.
EUTI Agrícola. Universidad Politécnica de Madrid
- 6.- Juan Francisco Prieto Morín.
EUIT Topográfica. Universidad Politécnica de Madrid
- 7.- Carlos San Antonio Gómez.
ETSI Agrónomos. Universidad Politécnica de Madrid

Conclusiones resumen

1.- Es necesario unificar los criterios metodológicos y operativos en los trabajos de determinación técnica de las vías pecuarias, de modo que puedan servir de referencia común para todos los agentes que intervienen en el proceso y en particular para las Administraciones Públicas.

2.- Se debería crear un grupo de trabajo o foro específico de Vías Pecuarias en la Red, donde se pudiera contactar y transferir toda la información generada en esta materia. A tal efecto se podría [debería] integrar en la ya existente red española de investigación Red IRIS.

3.- Es imprescindible poder acceder libre y gratuitamente a la documentación histórica que sobre las vías pecuarias obra en el Archivo Histórico Nacional.

4.- En los proyectos de determinación de Vías Pecuarias, los pliegos de condiciones han de ser claros y adaptados a la perspectiva geomorfológica y, en su caso, ha de quedar reflejada la circunstancia de trabajar en zonas con condiciones técnicas limitantes. El uso de la tecnología debe asimismo quedar plasmado en su correspondiente dotación presupuestaria.

5.- En la determinación técnica de las Vías Pecuarias es imprescindible utilizar las tecnologías de fotogrametría, sistema de posicionamiento por satélite (SPS), diseño asistido

SESIONES TEMÁTICAS

por ordenador (DAO) y Sistema de Información Geográfica, debido a su alta precisión y rendimiento. No obstante, las técnicas topográficas clásicas se han de mantener en las circunstancias en las que las anteriores no sean viables.

6.- Se debería acometer un proyecto de fotogrametría digital a gran escala que tuviera una cobertura integral del territorio con una precisión suficiente y que esta información estuviera disponible al público a través de la Red.

7.- Se debería implantar un modelo de Sistema de Información Geográfica para vías pecuarias, dada su dificultad de normalización

SESIÓN TEMÁTICA IV

4.- Aspectos jurídicos y administrativos sobre vías pecuarias (I).

Clasificación, deslinde y recuperación posesoria.

Relaciones con el Catastro y el Registro de la Propiedad.

Director: José Francisco Alenza García.

Profesor Titular del Departamento de Derecho Administrativo.

Universidad Pública de Navarra.

Secretaria: Patricia Suárez Peigneaux

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

1.- Jorge Requejo Liberal.

Decano del Colegio de Registradores de la Propiedad en Castilla y León.

2.- Juan Moreno Moreno

Jefe de Área Regional de Catastro Rústico.

Gerencia Regional del Catastro de Andalucía

3.- Beatriz de la Fuente Jiménez

Secretaria Judicial. Ministerio de Justicia

4.- Teresa Esparza Aristu.

Servicio Jurídico. Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural.

Consejería de Economía e Innovación Tecnológica. Comunidad de Madrid

Conclusiones resumen

1.- La legislación estatal y autonómica ha reforzado notablemente la eficacia de las potestades administrativas de clasificación, deslinde y recuperación posesoria de las vías pecuarias. Por ello, las Administraciones Públicas deben utilizar este eficaz instrumento jurídico y aplicar la normativa para la conservación de este importante dominio público.

SESIONES TEMÁTICAS

2.- El acto de la clasificación, cuya virtualidad es simplemente declarativa, resulta fundamental para concretar la afectación legal de las vías pecuarias y, consecuentemente, para que puedan aplicarse las reglas de protección del dominio público (inalienabilidad e imprescriptibilidad) y las potestades para su defensa y recuperación. Por ello, se debe proceder con carácter de urgencia a la clasificación de las vías pecuarias en los casos en que aún no se haya efectuado.

3.- La resolución aprobatoria del deslinde de las vías pecuarias no sólo declara la posesión y la titularidad demanial de la Comunidad Autónoma, sino que también hace prevalecer la naturaleza demanial de éstas frente a las inscripciones contradictorias practicadas en el Registro de la Propiedad. Por ello, las Administraciones Públicas deben impulsar el deslinde de las vías pecuarias y hacer valer éste en las situaciones de conflicto.

4.- Se debería mejorar la legislación de forma que aclarase aspectos dudosos sobre el régimen jurídico de la clasificación y el deslinde y, en particular, contemplar:

- a) la posibilidad de modificación de los actos de clasificación
- b) la obligatoriedad de ejercitar la potestad de deslinde a petición particular
- c) la eficacia jurídica de los deslindes provisionales

5.- Debe ampliarse la protección jurídica que ofrece el Registro de la Propiedad a las vías pecuarias, posibilitando la inmatriculación de las vías pecuarias clasificadas. Convendría que en el acto de clasificación se definiera el eje de la vía pecuaria, estableciendo para ella una banda lateral de protección.

6.- La inmatriculación registral requiere actos firmes que hayan seguido el procedimiento legalmente establecido y, en particular, se ha de otorgar especial importancia a la fase de audiencia de los titulares registrales afectados.

7.- Es necesario que se potencie la colaboración y coordinación entre el Registro de la Propiedad, el Catastro y las Administraciones Públicas competentes en vías pecuarias. En particular, es preciso unificar que se unifiquen los sistemas de información geográfica de todos ellos para poder disponer de una información del territorio homogénea. Ello redundará en la eficacia de las funciones de todas las Administraciones involucradas.

SESIÓN TEMÁTICA V

5.- Aspectos jurídicos y administrativos sobre vías pecuarias (II). Desafectación, modificaciones de trazado y permutas.

Director: Sergio Martínez Sánchez-Palencia

Jefe del Servicio Forestal. Dirección General del Medio Natural.

Consejería de Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla La Mancha.

SESIONES TEMÁTICAS

Secretaria: Patricia Suárez Peigneaux

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

- 1.- Venancio Barrena González.
Jefe de Sección de Vías Pecuarias
Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.
- 2.- José María Marco Rivera.
Jefe de Sección Forestal
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.
- 3.- Alfonso García Borja.
Empresa Pública del Suelo de Andalucía.
- 4.- María Gavilán Pimentel.
Junta de Castilla y León.
- 5.- Jorge Requejo Liberal.
Decano del Colegio de Registradores de la Propiedad en Castilla y León.
- 6.- Juan Moreno Moreno
Jefe de Área Regional de Catastro Rústico.
Gerencia Regional del Catastro de Andalucía: Ministerio de Economía y Hacienda.
- 7.- Beatriz de la Fuente Jiménez
Secretaria Judicial. Ministerio de Justicia
- 8.- Teresa Esparza Aristu.
Servicio Jurídico. Dirección General de Agricultura y Desarrollo Rural.
Consejería de Economía e Innovación Tecnológica. Comunidad de Madrid

Conclusiones resumen

1.- La legislación debería diferenciar netamente los conceptos de modificación de trazado y de permuta, dejando constancia de que la desafectación nunca debe ser una causa de aquéllos, sino que es una condición necesaria e imprescindible para que se puedan ejecutar. Además, se debería especificar cuándo este tipo de expedientes requieren valoración económica.

2.- Cuando, con motivo del planeamiento urbanístico, se derive un trazado alternativo para las vías pecuarias, las Comunidades Autónomas deben exigir el tanto correspondiente de las plusvalías generadas.

3.- Se debe acometer la unificación de los sistemas gráficos de representación territorial de las diferentes Administraciones Públicas en un único Sistema de Información Geográfica.

SESIONES TEMÁTICAS

SESIÓN TEMÁTICA VI

6.- Las vías pecuarias en el contexto de las políticas agraria, medioambiental, social y regional de la Unión Europea

Directora: Georgina Álvarez Jiménez.

Jefa del Servicio de Análisis Territorial.

Dirección General para la Biodiversidad. Ministerio de Medio Ambiente

Secretaria: Virginia Barbancho Domínguez

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

- 1.- Marta Pérez-Soba Aguilar
Investigadora del Instituto Alterra, Wageningen- Holanda.
- 2.- José María Carrasco López
**Jefe de Servicio de Desarrollo e Infraestructuras.
Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura**
- 3.- Gregorio Salcedo Madero
**Jefe de Sección de Vías Pecuarias.
Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura**
- 4.- Luis Lozano Martínez
**Servicio de Conservación de la Naturaleza.
Consejería de Agricultura y Medio Ambiente. Junta de Extremadura**
- 5.- Rosario Marcotegui Jaso
**Jefa de Servicio de Objetivo 1. Fondo Social Europeo
Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales**
- 6.- Feliciano Novoa Portela
**Museo Arqueológico Nacional. Dirección General de Bellas Artes
Ministerio de Cultura**
- 7.- Francisco Muñoz Macías
Técnico de la Sección de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Córdoba
- 8.- José Manuel Delgado Pérez
Unión de Pequeños Agricultores, UPA.
- 9.- Emilio García Fernández
**Servicio de Ordenación del Territorio.
Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía**

SESIONES TEMÁTICAS

10.- Sagrario Sanz Muñoz

Proyecto LEADER. Sierra de Albarracín

Asociación para el Desarrollo Rural Integral de la Sierra de Albarracín-ASIADER

Conclusiones resumen

1.- Las vías pecuarias en general –y con ellas la trashumancia- deben contemplarse en las evaluaciones ambientales de programas, planes y proyectos, en el planeamiento urbanístico y en la ordenación del territorio en su conjunto, incentivando su capacidad innovadora y de comunicación entre culturas.

2.- Con los instrumentos legales y económicos que existen en la actualidad, y aquellos otros que pudieran complementarlos en el futuro próximo -particularmente los provenientes de la Unión Europea-, debe conseguirse una modificación de la situación laboral de los pastores que les facilite el autoempleo y les permita ejercer su actividad de manera digna y profesionalizada, con un apoyo formativo extenso y diverso.

3.- Debe recabarse de la Unión Europea la aplicación de un Reglamento sanitario específico para el ganado trashumante y la dotación de un fondo de subvenciones para los titulares de sus explotaciones (PAC, programas agroambientales y producciones de calidad).

SESIÓN TEMÁTICA VII

7.- Importancia ecológica de las vías pecuarias

Director: Antonio Gómez Sal.

Catedrático del Departamento de Ecología de la Universidad de Alcalá.

Secretario: Iván Sánchez

EXPERTOS PARTICIPANTES EN LA SESIÓN

1.- Francisco Díaz Pineda

Catedrático de Ecología. Universidad Complutense de Madrid.

Presidente de ADENA-WWF España

2.- Federico Fillat Estaqué

Investigador del Instituto Pirenaico de Ecología, CSIC

3.- Jesús Garzón Heydt

Presidente de la Asociación del Concejo de la Mesta

4.- Manuel Rodríguez Pascual.

Técnico de la Estación Agrícola Experimental de León.

Consejo Superior de Investigaciones Científicas

SESIONES TEMÁTICAS

5.- José Luis Rubio de Lucas
Profesor del Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid

6.- Juan Malo
Profesor del Departamento de Ecología. Universidad Autónoma de Madrid

7.- Juan García Vicente
Ecologistas en Acción

8.- Pablo Manzano
Universidad Autónoma de Madrid

9.- Iván Sánchez
Universidad de Alcalá

Conclusiones resumen

1.- La red española de vías pecuarias, con los terrenos de propiedad pública y colectiva asociados a ella, representan una estructura original con importante significado en el carácter de la naturaleza ibérica, entre cuyas funciones destacan la facilitación del pastoreo (procesos de herbivoría inherentes e insustituibles de los ecosistemas mediterráneos), el mantenimiento de las razas ganaderas autóctonas y la influencia positiva en la diversidad biológica y paisajística.

2.- Por todo ello es imprescindible apoyar el mantenimiento de los sistemas ganaderos extensivos de forma coherente con los compromisos internacionales ambientales y sociales asumidos por nuestro país.



COMUNICACIONES VOLUNTARIAS

COMUNICACIONES VOLUNTARIAS

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

José M^a Carrasco López.

Jefe de Servicio de Desarrollo e Infraestructura

Consejería de Desarrollo Rural. Junta de Extremadura.

1.- INTRODUCCIÓN

Las vías pecuarias son bienes de dominio público y suponen un importante patrimonio económico, histórico-cultural y social a conservar. La gestión y administración de las vías pecuarias cuyo itinerario discurre por el territorio extremeño, corresponde a la Consejería de Desarrollo Rural de la Junta de Extremadura, incluyendo la concesión de ocupaciones y usos temporales, autorizaciones y adjudicación de los aprovechamientos de los frutos y productos no utilizados por el ganado, así como, la tutela de los usos compatibles y complementarios.

En Extremadura, las vías pecuarias tienen una gran importancia, ya que suponen una longitud de más de 7.200 kilómetros, con una superficie aproximada de 30.000 hectáreas (Tabla 1). Del total de vías pecuarias en la región, 2.005 km corresponden a cañadas (75 m) cinco de las cuales pertenecen a la Red Nacional (Figura 1), 1.959 km a cordeles (37,5 m), 1.181 km a veredas (20 m) y 2.091 km a coladas (anchura variable).

La función original y tradicional de las vías pecuarias ha sido servir de soporte territorial para la práctica de la trashumancia, tanto de largo recorrido como la trasterminancia y trashumancia local (García, P. 1996). Actualmente, en Extremadura prevalece principalmente, la trasterminancia como desplazamiento entre términos de regiones próximas (desde Cáceres a Ávila por el puerto de Tornavacas y por el puerto del Pico) o municipios limítrofes.

La situación de las vías pecuarias que recorren el territorio extremeño es francamente mejorable, sobre todo en los aspectos relacionados con las ocupaciones ilegales (intrusiones), con el estado físico de las propias vías y con sus espacios asociados. En las zonas urbanas y en su entorno, los factores que han contribuido a acelerar la alteración de las vías pecuarias, son las intrusiones por infraestructuras (carreteras, ferrocarriles, embalses, pantanos, etc.), los procesos de urbanización, las interrupciones de trazado, el deterioro ambiental y paisajístico, etc., que son producto de una ocupación excesiva e indiscriminada del territorio. En el ámbito rural, los problemas están más relacionados con el intrusismo por cortes por cerramientos, apropiaciones de terrenos, etc. Según un estudio realizado por la Consejería de Desarrollo Rural, el porcentaje de intrusión en las vías pecuarias deslindadas es aproximadamente del 20%, siendo mucho más elevado en las zonas de concentración parcelaria y en las proximidades de las áreas urbanas donde este porcentaje puede alcanzar el 70%.

Este estado de progresiva degradación en el que se encuentran las vías pecuarias, debe ayudar a la búsqueda de soluciones y a la toma de decisiones que contribuyan a frenar este proceso.

Teniendo en cuenta que el medio más adecuado para conservar este importante patrimonio es utilizarlo racionalmente, se plantea revitalizar su uso como soporte para distintos tipos de actividades compatibles y complementarios con el tránsito ganadero, de modo

que las vías pecuarias no se conviertan en reliquias del pasado, sino en espacios activos y multifuncionales; es decir, la búsqueda de un modelo de planificación de usos de las vías pecuarias adaptados a las características del territorio por donde discurren y que integren las demandas sociales de la población. Por otra parte, permitan alcanzar los objetivos de sostenibilidad técnica, económica, social y ambiental en relación a su entorno. Efectivamente, en la actualidad el futuro de las vías pecuarias pasa por la multifuncionalidad ecológica, social y económico-productiva (Merino y Alier, 2004) que ha caracterizado al medio rural y que actualmente se ha convertido en el principal argumento para su conservación, ya que las vías pecuarias se conciben como un patrimonio cultural de primer orden, y como una franja de dominio público con riqueza natural, valores históricos artísticos y sociales (García P., 1990).

Según la Ley 3/95, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias y el Decreto 49/2000, de 8 de marzo, que establece el Reglamento de vías pecuarias en la Comunidad Autónoma de Extremadura, se consideran usos compatibles con la actividad pecuaria los usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo naturaleza jurídica de la ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero y sin deterioro de la vía pecuaria. Se consideran usos complementarios de las vías pecuarias el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero. Cuando algunos usos de terrenos de vías pecuarias puedan suponer incompatibilidad con la protección de los ecosistemas sensibles, masas forestales con alto riesgo de incendios, especies protegidas y prácticas deportivas tradicionales, la Consejería de Desarrollo Rural podrá establecer determinadas restricciones temporales a los usos complementarios.

El deslinde de las vías pecuarias que esta realizando la administración autonómica, esta permitiendo la recuperación de un dominio público, su ordenación y equipamiento necesario a fin de hacer posible el desarrollo de los usos compatibles y complementarios, siempre en el respeto de la originaria función ganadera.

Así pues, el plan de revitalización de las vías pecuarias se basa en organizar el equilibrio entre los dos grandes objetivos, la conservación de las vías pecuarias como patrimonio cuyo destino prioritario es el tránsito ganadero y su adaptación a las nuevas demandas de la sociedad, para que sirvan de ocio y esparcimiento de todos los ciudadanos, a la mejora del medio ambiente y al desarrollo rural sostenible.

2.- Programas de Desarrollo Rural

La Política de desarrollo rural es una política multisectorial que se aplica a un territorio, que afecta no solo a los agricultores ni al mundo agrícola, sino a la totalidad de los actores rurales. Es pues una política que debe contribuir a la cohesión económica y social de la nueva Europa (VAA, 2003)

Los nuevos programas de desarrollo rural, leader Plus y Proder II, puestos en marcha en la práctica totalidad del territorio extremeño, y que esta organizado en veinticuatro comarcas a través de los Grupos de Acción Local (Figura 2), permitirán, hasta el 2006, consolidar la política regional de desarrollo rural que se inició de forma experimental hace más de 10 años con la iniciativa comunitaria Leader I.

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

Leader Plus es la nueva iniciativa comunitaria para el desarrollo rural, una de las cuatro iniciativas ejecutadas por los fondos estructurales durante este periodo. Tiene por finalidad el fomento de las estrategias de desarrollo sostenible y de calidad, destinadas a la experimentación de nuevas formas de valorización del patrimonio natural y cultural, y a la mejora del entorno económico, con el fin de contribuir a la creación de empleo y a la mejora de la calidad de vida de las comunidades rurales. Los beneficiarios finales de la ayuda financiera de Leader Plus son los grupos de acción local, siendo los destinatarios últimos de estas ayudas los promotores o titulares de los proyectos de inversión aprobados por el grupo de acción local en sus correspondientes convocatorias públicas. También, tiene un énfasis especial en la cooperación (interterritorial y transnacional) y en el establecimiento de una red de zonas rurales.

El Programa de Desarrollo y Diversificación de Zonas Rurales – Proder II, se configura como la réplica en el Estado Español de la Iniciativa Comunitaria Leader Plus, con la que comparte singularidades y peculiaridades en cuanto al planteamiento y ejecución de la Estrategia de Desarrollo. El Proder, al igual que Leader, tiene por objetivo establecer ayudas que se concederán para la ejecución por los Grupos de Acción Local de programas comarcales orientados al desarrollo endógeno y sostenible del medio rural, al fortalecimiento y a la diversificación de la economía, al mantenimiento de su población, a la elevación de las rentas y al bienestar social de sus habitantes, así como, a la conservación del espacio y los recursos naturales.

En definitiva, ambos programas Proder y Leader, se articulan en conjunto de medidas para favorecer el desarrollo endógeno de las zonas rurales, si bien la diferencia principal radica en el hecho de que el Proder forma parte de la programación de desarrollo rural de ámbito regional, es decir, esta encuadrado en el Programa Operativo Integrado de Extremadura (2000-2006) cofinanciado con fondos estructurales.

Las grandes líneas de actuación subvencionables para ambos programas son las siguientes:

- Apoyo técnico a los grupos de acción local.
- Formación y empleo
- Turismo y promoción comarcal.
- Pequeñas empresas y servicios a la población.
- Valorización, comercialización y diversificación de la producción agraria.
- Mejora del patrimonio natural y cultural.
- Cooperación intercomarcal y transnacional con otros grupos.

De estas líneas de actuación las seis primeras, integran en el caso de la Iniciativa Comunitaria Leader Plus el denominado Eje 1 del Programa o Eje sobre Estrategia de Desarrollo, mientras que las actuaciones enmarcada en el ámbito de la cooperación son objeto por sí mismas de un único eje denominado Eje 2 o Eje de Cooperación.

La Estrategia de Desarrollo se fundamenta en medidas encaminadas al desarrollo endógeno del tejido económico de la comarca, mientras que en el eje de Cooperación están las medidas encaminadas a proyectos de desarrollo entre distintos territorios y comarcas, de una o distinta Comunidad Autónoma y entre diferentes países.

3.- Contribución de las vías pecuarias al desarrollo rural

La sociedad actual ha generado una gran sensibilidad ante los procesos ecológicos y demanda de espacios naturales para su ocio y recreo. Las vías pecuarias poseen intrínsecamente una riqueza tanto natural como cultural y recreativa, con grandes posibilidades de ser gestionadas como fuente generadora de empleo, conciliando su uso especialmente con nuevos usos alternativos y complementarios. Al poner en contacto el mundo urbano con el medio rural y, dentro de éste, conectar diversas áreas naturales, las vías pecuarias se configuran como importante infraestructura para el desarrollo de actividades enfocadas hacia turismo ecológico respetuoso con el entorno, en la línea propuesta e impulsada por los programas de desarrollo rural.

Entre las múltiples funciones se encuentran no solo aquellas debidas a su importancia como elemento de conectividad, al conformar extensas redes lineales de comunicación terrestre, sino también aquellas funciones derivadas del hecho de que las vías pecuarias conforman grandes espacios territoriales. Mantienen una relación muy directa con su entorno, pero al mismo tiempo se diferencian de él en que manifiestan grandes contrastes por la variada tipología de las actividades que en ellas se han desarrollado (Merino y Alier, 2004).

Como consecuencia de la disminución de la práctica de la trashumancia del ganado, se pretende realizar la ordenación y protección de esta red enfocándola hacia el turismo rural y hacia la red de espacios naturales protegidos. El turismo rural en Extremadura, caracterizado por su interés ecológico, histórico y cultural, se ha desarrollado de forma espectacular con la ayuda de estos programas de desarrollo, y está generando empleo en las zonas rurales, objetivo básico del desarrollo de éstas áreas. En la evaluación intermedia realizada en el Leader Plus en Extremadura, se ha comprobado que las inversiones en este tipo de infraestructura han tenido un alcance espectacular, pero se aprecia deficiencias en cuanto a las actividades complementarias.

Las vías pecuarias pueden contribuir a mejorar este aspecto, pues son actividades muy necesarias y complementarias al turismo rural, que potencian su economía al conseguir aprovechar los recursos endógenos del territorio; es decir, la realización de las siguientes actividades compatibles y complementarias con el tránsito ganadero, como son:

1.- Rutas eco-turísticas y de interés cultural: contienen elementos del patrimonio histórico-cultural y etnográfico (majadas, descansaderos, puentes, abrevaderos, etc). Permiten la recuperación y conservación de los valores naturales y arqueológicos del territorio, así como, fomentan los recursos endógenos del territorio mejorando la economía rural.

Dentro de la iniciativa comunitaria Leader Plus de Extremadura, se está desarrollando un proyecto de cooperación interterritorial denominado "Trashumancia Viva", cuyo objetivo es valorizar una de las principales vías pecuarias de la península, la Cañada Real Soriana Occidental, a nivel turístico y cultural. La cañada había sido transitada desde tiempos medievales por pastores trashumantes desde la sierra de Cameros en la Rioja hasta la comarca de Olivenza en Extremadura, recorriendo cientos de kilómetros de las regiones de la Rioja, Castilla-León y Extremadura. Para la realización de las actividades relacionadas en el proyecto, una docena de grupos de acción local (en el que participan los grupos extremeños TAGUS, ADESVAL y ADERCO) de estas comunidades autónomas firma-

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

ron un convenio, realizándose en el marco del Leader II y Proder I (periodo 1994/99), acciones de promoción turística, encuentros y reuniones y la realización de un extenso inventario de los recursos directa o indirectamente relacionados con la cañada. De cara al Leader Plus se ha renovado el convenio para acometer nuevas acciones de valorización de esta vía pecuaria, que son las siguientes:

Manual de señalización de la ruta y recursos asociados (diseño de un sistema común de señalización para toda la cañada, que sirva de guía para todos los grupos).

Manual de buenas prácticas (publicación con criterios e indicaciones para garantizar la pervivencia de la cañada, dirigidas a ingenieros, administraciones, empresas de construcción, etc.).

Edición de un vídeo promocional sobre la cañada (como elemento de promoción cultural).

Promoción de una Asociación de Ganaderos Trashumantes (colaboración inicial para luego dar paso a una presencia testimonial).

Atlas Cultural de la Cañada (recopilación de elementos culturales materiales e inmateriales).

2.- Rutas de interés socio-recreativo: mejoran la calidad de vida en el medio rural por su posibilidad recreativa y deportiva, como son las actividades de disfrute de la naturaleza muy demandadas por la sociedad actual, el senderismo, la cabalgada y el cicloturismo.

Asimismo, las vías pecuarias conforman un espacio libre de esparcimiento y ocio de las zonas urbanas que sirven para la creación de pequeñas empresas especializadas en actividades de ocio y deportes al aire libre. En ellas se pueden ubicar miradores de la naturaleza y centros de interpretación.

La visita a las vías pecuarias es una magnífica herramienta para transmitir el conocimiento y la educación del medio ambiente, principales valores para poder respetarlo. En el entorno de las ciudades las vías pecuarias deberán ser integradas en los planes de ordenación del territorio para posibilitar la conexión del sistema urbano con los recursos naturales del entorno.

La Consejería de Desarrollo Rural tiene en marcha un proyecto Interreg III-A, denominado "Recuperación y puesta en valor de las vías pecuarias transfronterizas España-Portugal". El objetivo del proyecto es la recuperación y puesta en valor de las vías pecuarias, desde la ciudad de Cáceres al límite de la frontera con Portugal, pasando por Valencia de Alcántara. La finalidad es dar a conocer la existencia de las vías pecuarias como soporte y eje vertebrador de futuros planes turísticos y culturales a través de los diferentes municipios afectados de la provincia de Cáceres. Esto supone un importante complemento idóneo a la oferta turística tradicional mediante la promoción de un turismo alternativo entre Cáceres y Portugal. Las actuaciones que se contemplan en el proyecto consisten en amojonar y señalizar las vías pecuarias implicadas: Cordel de Malpartida a Aliseda de Azagala, Cordel de Alcántara, Cañada Real de Gata y Colada del Carrascal, mediante la señalización, la ejecución de obras de acondicionamiento y la difusión de itinerarios de interés (Figura 3).

3.- Corredores ecológicos: como elemento de conexión de espacios naturales protegidos (Figura 4) y montes declarados de utilidad pública, que favorecen la biodiversidad de

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

sus recursos y adquieren un valor fundamental en los procesos de conservación de los ecosistemas naturales y la diversidad de sus recursos. Asimismo, como factor de diversificación y riqueza del paisaje, haciendo de contraste con la vegetación circundante y que sirven de hábitat para un gran número de especies animales y vegetales (Tellería, 2003).

4.- Comunicaciones rurales: las vías pecuarias junto a los caminos públicos, se utilizan como comunicaciones entre núcleos rurales, explotaciones, instalaciones, etc., de forma que vertebran el territorio permitiendo diversificar las actividades económicas locales y contribuyendo a potenciar el desarrollo rural. También, como elemento estructural decisivo en la prevención y extinción de los incendios forestales.

Por último, el mantenimiento y fomento de las actividades de trashumancia, principalmente trasterminancia, favorecen la conservación de razas autóctonas (Sánchez, 2003). Esta actividad tiene como objetivo la conservación de razas autóctonas que daría la posibilidad de comercializar sus productos con un marchamo de calidad, por ejemplo carne "Trashumante".

En resumen, las vías pecuarias constituyen un elemento importante para el desarrollo rural ya que favorece la fijación de la población en las zonas rurales degradadas, debido a su alto potencial en el desarrollo de actividades socioeconómicas como es el turismo de naturaleza, la puesta en valor del patrimonio natural y cultural, la promoción de actividades artesanales, etc.; es decir, el fomento de actividades de desarrollo sostenible y de calidad que contribuyen a diversificar la actividad económica y ocupacional, objetivo básico del desarrollo rural.

Deber inexcusable de las Administraciones Públicas es el fomento y la adecuada conservación del patrimonio que constituyen las vías pecuarias, vinculado dicho patrimonio a un modelo de desarrollo sostenible para las zonas rurales.

Bibliografía.

MERINO, J. y ALIER, J.L.; 2004. La multifuncionalidad de las vías pecuarias españolas en el marco del desarrollo rural. Tecnología y Desarrollo. Vol. II. Universidad Alfonso X El Sabio. Esc. Polit. Superior Villanueva de la Cañada. Madrid.

GARCIA, P.: 1996. El patrimonio viario de la trashumancia española, en la contribución a la historia de la trashumancia de España. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid.

GARCIA, P.; 1990. La Mesta. Biblioteca Histórica 16 nº 28. Historia 16. 1990. Madrid.

TELLERIA, J.L.; 2003. Utilidad de las cañadas para la conservación de la fauna en las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Madrid.

SÁNCHEZ, A.; 2003. Trashumancia y razas ganaderas en las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo. Ministerio de Medio Ambiente. Dirección General de Conservación de la Naturaleza. Madrid.

VV.AA.; 2003. Segunda Conferencia Europea de Desarrollo Rural. Salzburgo (Austria).

VV.AA.; 1996. Declaración de Cork. Conferencia Europea de Desarrollo Rural. Cork (Irlanda)

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

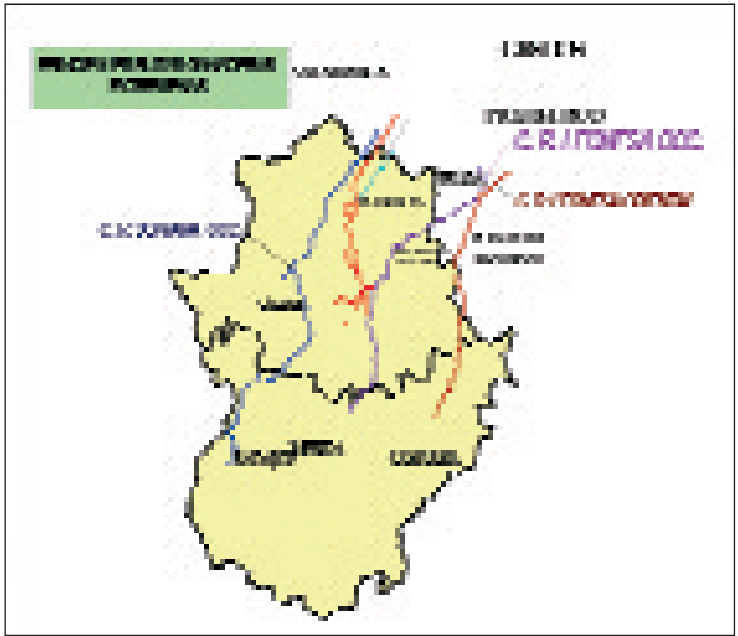


Figura 1.- Principales rutas ganaderas extremeñas.

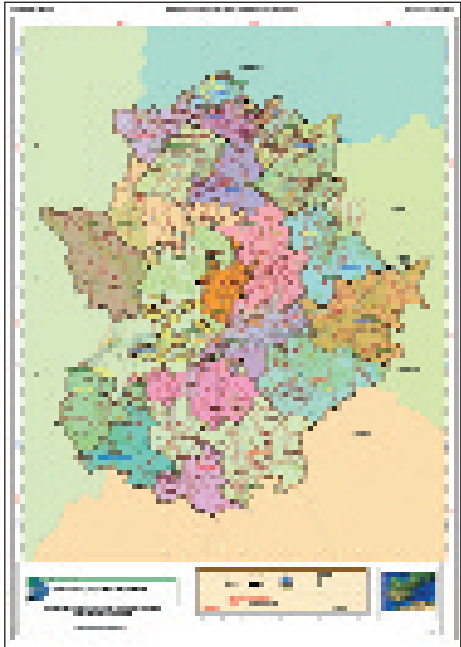


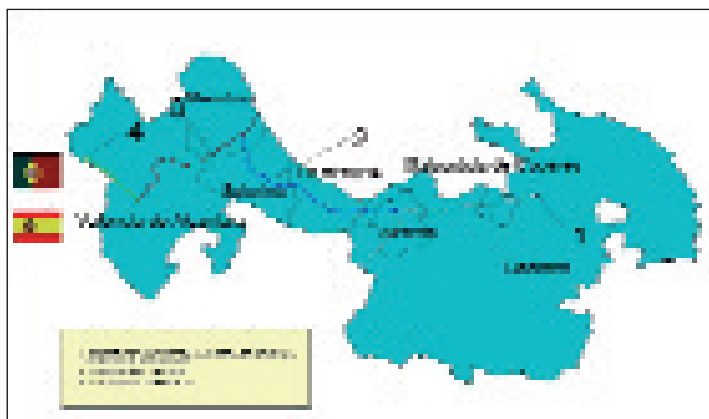
Figura 2.- Mapa de la distribución de los territorios Leader y Proder en Extremadura.

CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA

Tabla 1. Longitud de las vías pecuarias en Extremadura

PROVINCIA	CAÑADAS	CORDELES	VEREDAS	COLADAS	TOTAL
Badajoz	1.212,44	1.152,34	790,29	1.205,92	4.360,99
Cáceres	793,14	807,57	391,30	885,71	2.877,72
Extremadura	2.005,50	1.959,91	1.181,59	2.091,63	7.238,71

Figura 3.- Proyecto de recuperación y puesta en valor de las vías pecuarias transfronterizas España-Portugal



CONTRIBUCIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS AL DESARROLLO RURAL EN EXTREMADURA



Figura 4.- Mapa de vías pecuarias y espacios naturales.

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

Juan Ignacio Ibáñez Ulargui, Julio Verdú Castro, Rafael Fernández Aldana,
Patricia Ilundaín Herías, Raquel Ibáñez Martínez.
Dirección General de Medio Natural. Gobierno de La Rioja.

Resumen

Se analizan las principales líneas de trabajo en materia de Vías Pecuarias que viene aplicando el Gobierno de La Rioja. Incluyen aspectos de consolidación de la propia Red y su integración en la Red Nacional, actuaciones de defensa en los tramos más vulnerables (zonas agrícolas y periurbanas), potenciación de su uso tradicional, recuperaciones para la utilización como senderos y actuaciones de divulgación.

1.- LA RED PRINCIPAL DE LA RIOJA. SU APORTACIÓN A LA RED NACIONAL.

La Red Principal de Vías Pecuarias de La Rioja viene definida en el art. 6 del Reglamento por el que se regulan las Vías Pecuarias de La Rioja aprobado por Decreto 3/1998 de 9 de enero. Está constituida por once Vías Pecuarias. Nueve de ellas se dirigen en dirección Norte-Sur (algunas son más bien Noreste-Suroeste). Enlazan por el Sur con las Cañadas Reales que proceden de Castilla, atraviesan las Sierras del Sistema Ibérico y descienden hacia el Ebro. Las dos restantes se dirigen de Este a Oeste por el valle del Ebro.

Los tramos de Sierra de las Cañadas Reales Nacionales se ha propuesto que formen parte de la Red Nacional. El resumen de sus características se indica en la Tabla 1.

Los trabajos principales de clasificación y recuperación de Vías Pecuarias de La Rioja se centran en la Red Principal. Está muy avanzada la clasificación de la Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Clavijo desde el Puerto de Piqueras hasta Clavijo según se detalla en otra presentación de este Congreso (Garzón M.T. y Delgado Y., 2005). Se están comenzando los trabajos de clasificación en la Cañada Real Segoviana, Ramal de Santa Coloma, en el tramo de Burgos hasta Sorzano. También se ha realizado la clasificación de diversos tramos de las Cañadas de Munilla, Villarroya, Ordoyo y La Canejada por estar próximas a la ubicación de diversos parques eólicos como se indica en otro artículo de este Congreso (Urbiola et al, 2005).

2.- potenciación del uso tradicional para movimientos de ganado.

La política activa de conservación de Vías Pecuarias llevada a cabo por el Gobierno de La Rioja incluye desde el año 2003 una Orden de subvenciones para la conservación de Vías Pecuarias y su utilización para movimientos trashumantes de ganado en espacios naturales protegidos.

El objeto de dicha Orden es incentivar la recuperación de las Vías Pecuarias para el tránsito ganadero. Se contemplan dos casos diferenciados: la utilización tradicional para movimientos estacionales de largo recorrido y el uso expreso de Vías Pecuarias que atraviesan terrenos forestales con el fin de que puedan servir de áreas cortafuegos.

En el año 2003 y 2004 se han tramitado únicamente dos expedientes de subvención. En este año 2005 han solicitado la subvención los mismos dos ganaderos que en los años

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

anteriores. Ambos se han acogido al caso de utilización tradicional para movimientos de largo recorrido. Se les ha exigido un mínimo de 20 km. de recorrido, un rebaño de no menos de 100 ovejas (o equivalente) y por supuesto el acompañamiento del rebaño por pastor.

Los ganaderos solicitantes son prácticamente los dos únicos que continúan en La Rioja con cierta actividad trashumante. Uno de ellos tiene vacas (unas 150) y el otro, ovejas (unas 1400). Este último protagoniza una jornada festiva muy apreciada y visitada por los riojanos en la que el ganadero llega al pueblo camerano de Brieva con su rebaño trashumante. Al intercambiar impresiones con ellos nos transmiten que realmente la subvención es un pequeño aliciente para mantener esta actividad de modo tradicional que cada día se hace más cuesta arriba.

Sin embargo ante la realidad de las solicitudes se impone a futuro la modificación de esta orden de subvenciones en algunos aspectos como:

La disminución del número de km. mínimo de recorrido.

La ampliación de las zonas de La Rioja incluidas en la línea de subvención.

La modificación de las condiciones en la opción de la utilización para mantener áreas cortafuegos.

Creemos finalmente que mientras quede un ganadero trashumante desde las instituciones públicas se debe incentivar el no perder el ejercicio de esta actividad tradicional tan importante para La Rioja desde el punto de vista etnográfico, de nuestra historia y nuestras costumbres.

3.- problemática de las clasificaciones antiguas en zonas de valle.

De los 174 municipios existentes en La Rioja solo figuran en el Real Decreto 848/1985 de traspaso de funciones a la Comunidad Autónoma de La Rioja Vías Pecuarias en 29 municipios que corresponden a las clasificaciones aprobadas en los años anteriores. De los mismos, 21 corresponden a municipios en que se realizó la concentración parcelaria y los 9 restantes a otros municipios.

La longitud de las Vías correspondientes a estas clasificaciones alcanzan 576,8 km. de los cuales 142,6 km. pertenecen a la Red Principal. El resto de Vías Pecuarias podríamos diferenciarlos en dos grupos. Los que enlazan varios términos municipales y tendrán algún interés en el futuro para su utilización como senderos recreativos y podríamos denominar como Vías Pecuarias comarcales que alcanzan 231,2 km. Los restantes 203,0 km. corresponden a tramos de Vía Pecuaria interiores a un municipio, reducidas normalmente a caminos agrícolas y con tránsito ganadero nulo o muy escaso y de tipo local.

Así pues, respecto a este conjunto de Vías Pecuarias con una situación administrativa más consolidada se plantean las siguientes líneas de actuación:

Mantenimiento de su carácter pecuario evitando agresiones o su transformación de acuerdo a lo que se indica en puntos posteriores, principalmente el apartado 7 y 9.

Adaptación o señalización para senderos según se refleja en los puntos 5 y 6.

Desafectación de las que hemos definido como de carácter local con un análisis y jus-

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

tificación de cada caso concreto a través del correspondiente expediente administrativo. Se acaba de iniciar el primer expediente en este sentido a solicitud de un ayuntamiento.

4.- problemática de las nuevas concentraciones parcelarias.

En los diez últimos años se han iniciado 9 expedientes de concentración parcelaria en La Rioja.

En los siete primeros, ya finalizados, se comunicó la existencia de las Vías Pecuarias de las que existían antecedentes con el fin de mantener su continuidad y su ancho inicial, que en todos los casos era muy reducido por corresponder a coladas con muy poco uso desde antiguo. En el proceso de concentración parcelaria se mantuvo la continuidad y se respetó o amplió la anchura de las Vías Pecuarias pero quedaron reducidas a caminos de concentración parcelaria de 5 a 8 m de ancho. En ningún caso se consiguió crear un ancho complementario para su uso como sendero peatonal o para realizar una plantación de arbolado como se había propuesto.

En las dos concentraciones parcelarias más recientes, se está siguiendo el criterio de que las Vías Pecuarias afectadas, que tienen un ancho muy reducido, se trasformen en caminos de concentración parcelaria de características ordinarias que deben llevar paralelo un sendero peatonal de 2-3 m de anchura y con una plantación lineal de arbolado entre ambos. Este requisito se ha impuesto en la decisión condicionada de no sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental en la primera de ellas (Concentración parcelaria de Hormilla).

5.- uso recreativo en zonas forestales.

Uno de los objetivos principales del uso recreativo de las Vías Pecuarias es contribuir al conocimiento y conservación de estos caminos, fomentando el desarrollo de otros usos complementarios al agropecuario, el medioambiental y el sociocultural.

Las actividades más adecuadas dentro de estos nuevos usos son las orientadas al esparcimiento y recreo público: senderismo, cicloturismo, cabalgada o cualquiera otra forma de desplazamiento deportivo sobre vehículo no motorizado, que dinamicen y den a conocer los aspectos que deben considerarse como parte de nuestro patrimonio ecológico, etnológico y cultural.

El Decreto 37/2003, de 15 de julio, de atribución de funciones administrativas en desarrollo de la Ley 1/2003 de organización del sector público de la Comunidad Autónoma de La Rioja, establece que corresponde a la Dirección General de Medio Natural la política recreativa y educativa de conservación de la naturaleza, así como la gestión de la Red de Itinerarios Verdes. Estas actuaciones se realizan en el marco de la Ley 5/2003, de 26 de marzo, reguladora de la red de Itinerarios Verdes de La Rioja. Esta red se sitúa mayoritariamente en tierras agrícolas y periurbanas.

Con anterioridad, en el año 1998, se aprobó, por parte del Gobierno de La Rioja, el Decreto 64/1998, de 20 de noviembre, por el que se regula la realización de senderos y su uso público en el medio natural de la Comunidad Autónoma de La Rioja, que en su Artículo 3 (Definición), señala: Se consideran senderos aquellos itinerarios que localizándose durante la mayor parte de su recorrido en el medio natural, y siguiendo en lo posi-

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

ble sendas, caminos, Vías Pecuarias, pistas forestales, servidumbres de paso, o carreteras empedradas, sean señalizados y acondicionados con el objetivo principal de desarrollar actividades de carácter público, sean culturales, deportivas o recreativas, y como tal sean objeto de difusión pública.

En el marco de estas normas, se han venido desarrollando una serie de actuaciones en cuanto al uso de las Vías Pecuarias con el objetivo señalado de acercamiento a nuestro patrimonio ecológico, etnológico y cultural.

Los aspectos más destacados que podemos señalar centrándonos en las zonas forestales son los siguientes:

Proporción de senderos señalizados en la actualidad que discurren por Vías Pecuarias.

Una alta proporción de los senderos señalizados en La Rioja coinciden con el trazado de Vías Pecuarias. Así en el sendero GR “Sierras de La Rioja” de 237 km., corresponden un 65 % a Vías Pecuarias, en el sendero denominado Vía Romana del Iregua, de 51 km, el 52 %. El Camino de Santiago en su recorrido por La Rioja corresponde prácticamente en su totalidad a Vías Pecuarias. En otros senderos como los del Parque Natural de la Sierra de Cebollera o la Vía Verde del Alhama, se dan proporciones algo menores. En resumen, de los 605 km que comprende la Red de Senderos gestionada por la Dirección General de Medio Natural, un 40 %, es decir 242 km corresponden a Vías Pecuarias. Estos datos nos muestran la gran importancia de la conservación y recuperación de las cañadas y demás Vías Pecuarias en nuestro territorio como uno de los fines que en la actualidad se plantean como más apropiados.

Montes de Utilidad Pública, Vías Pecuarias y red de senderos: Facilidad para el trazado de senderos y gestión posterior.

De la actual Red de senderos señalizada en nuestra región la mayor parte discurre por terrenos que se encuentran incluidos en terrenos forestales que cuentan con la declaración de Monte de Utilidad Pública, generalmente de propiedad municipal, y cuya gestión corresponde a la Administración Autonómica. Esto unido a lo comentado en el punto anterior, hace que la realización de senderos, así como su gestión y mantenimiento posterior, se vea muy facilitado, en toda la zona de La Rioja que presenta los mayores valores ambientales, como es la que corresponde a toda su Sierra.

Compatibilidad de usos cinegéticos, pasos tradicionales de paloma, batidas y recechos.

En terrenos naturales, Montes de Utilidad Pública y otros, se encuentran las áreas de un mayor aprovechamiento cinegético: Batidas de jabalí, recechos de corzo y ciervo, y pasos tradicionales para la caza de la paloma torcaz. La mayor parte de la Sierra se corresponde con la Reserva Regional de Caza de Cameros-Demanda, que es cruzada de Oeste a Este por el sendero GR Sierras de La Rioja, y de Norte a Sur por el sendero Vía Romana del Iregua. Buena parte de la Red Principal de cañadas también se localiza dentro de sus límites. Lógicamente esta coincidencia representa un inconveniente ya que es necesario buscar un reparto temporal o espacial entre dos usos que ciertamente son incompatibles. El Decreto 64/1998, de 20 de noviembre, por el que se regula la realización de senderos

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

y su uso público en el medio natural de la Comunidad Autónoma de La Rioja, representó un primer intento de regulación de esta situación, al establecer en su Artículo 17 (Uso público de los senderos), que las actividades organizadas de uso público de los senderos que afecten a terrenos objeto de aprovechamiento cinegético, cuando se realicen en épocas hábiles para la caza mayor en batida o para la caza de paloma en paso tradicionales, deberán contar con la autorización expresa de la Consejería competente en materia de medio ambiente con el objeto de evitar situaciones de riesgo a los senderistas. Por otra parte las batidas deberán contar con la correspondiente señalización en todos los accesos a la mancha a batir. La mayor difusión posible de esta regulación y la mejora de la información a través de los medios electrónicos deberán suponer avances en este sentido. Igualmente es necesario avanzar en los resultados de las prácticas de turismo de naturaleza, para así poder mejorar la valoración que desde el medio rural se hace actualmente de estas actividades, ya que al tener que rivalizar con un tema tan consolidado como la actividad cinegética, las primeras siempre se sitúan en clara desventaja.

6.- USO RECREATIVO DE LAS VÍAS PECUARIAS EN ZONAS AGRÍCOLAS Y PERIURBANAS.

Aparte de algunos aspectos generales tratados en el apartado anterior podemos señalar también los siguientes:

Vías Pecuarias en el medio agrícola: Conservación de valores naturales en un medio muy transformado.

El Valle de La Rioja, a diferencia de la Sierra, ha sufrido con el paso del tiempo un proceso de transformación acelerado, dado el gran interés agrícola de sus tierras. Por este motivo y debido a la presión que culmina en muchos casos con la concentración parcelaria, la deforestación es muy elevada y quedan escasos y testimoniales restos de la vegetación natural. La protección y conservación de estas reliquias es de gran importancia y valor ecológico en un medio tan antropizado. Las Vías Pecuarias son en muchos casos testigos lineales de otros tiempos, conservando ejemplares del arbolado presente en otros tiempos en el Valle. Esta protección y mejora de las Vías Pecuarias se está realizando a través de los propios mecanismos de la legislación sectorial y por otros medios que se mencionan en otros puntos de esta ponencia como son la Evaluación de Impacto Ambiental de las Concentraciones Parcelarias o del Planeamiento Municipal.

Problemas de trazado por compatibilidad con el uso como caminos agrícolas. Dificultades de gestión y mantenimiento de senderos.

En el Valle del Ebro la mayoría de las Vías Pecuarias que se han conservado se encuentran transformadas en caminos de uso agrícola. Es habitual que las vías de superior categoría que representaban en muchos casos las de trazado más recto o mejor adaptado al terreno, sean en estos momentos las de un mayor uso, como es lógico por sus características. En algunos casos incluso han llegado a ser transformadas en carreteras perdiendo totalmente su operatividad para tránsito ganadero o los usos complementarios. También cuando se solapan con caminos agrícolas puede resultar difícil compatibilizar los usos recreativos con la circulación de vehículos, en especial si los caminos están asfalta-

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

dos. En algunos casos es posible establecer acuerdos con los Ayuntamientos correspondientes para señalar convenientemente la vía, llegándose a la necesidad de disponer medidas disuasorias, de la velocidad. También será necesario coordinar con dichos Ayuntamientos el mantenimiento de estas vías.

Senderos peatonales o de bicicleta en Vías Pecuarias como apoyo al Turismo Rural.

Además de la participación de las Vías Pecuarias en la Red de Senderos gestionada por el gobierno regional, la conservación del resto de Vías Pecuarias en el Valle presenta otro aspecto de gran interés como es su utilidad para servir de unión a localidades que quedan fuera de rutas de importancia turística o cultural y pueden servir de apoyo al desarrollo del Turismo Rural. Asimismo, para el trazado de nuevos senderos de gran recorrido en el valle, será preciso apoyarse asimismo en la red de Vías Pecuarias como en el Camino del Ebro que está en fase de estudio en la actualidad.

7.- vías pecuarias y ampliaciones del suelo urbano.

La creciente expansión de las zonas urbanas está afectando a numerosas Vías Pecuarias que parten o atraviesan los actuales cascos urbanos, perdiendo en estos casos su condición de camino rural para integrarse en suelos urbanos o urbanizables, generalmente desarrollados a través de los correspondientes planes parciales.

Resulta necesario en estos casos definir unos criterios previos que incidan en el diseño de estas zonas de crecimiento urbano de acuerdo con los siguientes objetivos generales:

- Mantener la continuidad física de la Vía Pecuaria, al margen de la conservación de una mayor o menor anchura, especialmente en el caso de vías sin clasificar y/o deslindar.
- Evitar su desaparición absorbidas dentro de la red de carreteras y calles de la ciudad.
- Integrarse en el sistema general de espacios libres urbanos posibilitando su papel de enlace, sea internamente entre zonas verdes, o sea externamente con los espacios periurbanos y rurales más próximos favoreciendo, al mismo tiempo, los usos complementarios de las Vías Pecuarias (paseo, senderismo, cicloturismo, etc.).

Hay que tener en cuenta que, a través del desarrollo del planeamiento urbanístico, las Vías Pecuarias pierden su condición de suelo no urbanizable para integrarse en el suelo urbano o urbanizable. Las Vías Pecuarias, como elementos del sistema general de comunicaciones ya existente, no pueden incluirse en áreas reparto y, por lo tanto, no deberían tener aprovechamiento urbanístico alguno. Tampoco deben incluirse en unidades de ejecución puesto que constituyen sistemas generales carentes de aprovechamiento lucrativo en los que no hay nada que urbanizar (ALENZA GARCÍA, 2001).

A partir de estas premisas, se considera necesario establecer criterios generales que permitan la ordenación y conservación de las Vías Pecuarias afectadas por planes de desarrollo urbanístico. Los criterios generales que se vienen aplicando en La Rioja en el último año (durante 2004 se han informado 24 Planes Urbanísticos municipales en este sentido) y se recogen en la propuesta de "Norma técnica para la normalización de Planeamiento Urbanístico en La Rioja" que se aprobará próximamente, son las siguientes:

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

1.- Deberá mantenerse en todo momento la continuidad física de la Vía Pecuaria. Podrán realizarse algunos ajustes de trazado en función del diseño de la trama urbana siempre que se respeten los enlaces con el resto de las Vías Pecuarias.

2.- La anchura a respetar deberá ser estudiada caso a caso en función de las características de la misma: antecedentes históricos, clasificación y deslinde, pertenencia a la Red Principal, etc. En ningún caso su anchura debería ser inferior a 6 metros.

3.- La Vía Pecuaria deberá ser independiente del viario interno del plan parcial, por lo que no podrá ser asfaltada ni urbanizada al igual que el resto de las calles. Se podrán admitir diversos tratamientos superficiales más o menos “blandos”, tales como, camino rural con tratamiento superficial de tierra, zona verde con sendero abierto o vía verde con zona de pavimento especial. Se fomentará la plantación de arbolado en sus márgenes, pudiendo permitirse la instalación en su interior de algunos equipamientos recreativos tales como bancos, fuentes, etc.

4.- El tránsito por la misma deberá ser independiente del tráfico rodado ordinario de los viales urbanizados, con el fin de facilitar los usos recreativos (peatonal y carril-bici). En ellos estará permitido, si fuera necesario para el acceso a fincas, el tránsito de vehículos agrícolas.

8.- el catastro de rústica.

El Catastro de Rústica resulta una herramienta complementaria de vital importancia para garantizar el mantenimiento de la red de Vías Pecuarias. En el momento actual podemos considerar tres aspectos por los cuales resulta de mayor interés reflejar adecuadamente titularidad de las Vías Pecuarias en el catastro:

En primer lugar por el mayor valor legal del catastro como elemento auxiliar del Registro de la Propiedad según se analiza en otras comunicaciones.

Este registro público pasa a ser trascendental en los casos en que los terrenos figuren a nombre de la Asociación de Ganaderos del Reino o la Asociación General de Ganaderos. En La Rioja, figuran parcelas a nombre de dichas asociaciones en al menos 9 términos municipales que probablemente correspondan a tramos de Vías Pecuarias o descansaderos. De hecho se han producido tres trasposos de propiedad de tramos de Vías Pecuarias en los últimos años de la Asociación de Ganaderos del Reino a un particular que se encuentran recorridas en vía judicial.

El último aspecto se refiere a la existencia del catastro en formato digital en la mayor parte de La Rioja (160 municipios). Gracias a la disponibilidad de esta información y la posibilidad de integrarla en el Sistema de Información Geográfica (SIG) del Gobierno de La Rioja, es posible gestionar de una forma razonable el volumen de información que conlleva.

Así pues se ha iniciado una nueva línea de trabajo consistente en proceder a corregir la titularidad catastral de los tramos de Vías Pecuarias clasificados en los casos que no supone realizar modificaciones de parcelas catastrales. La realización de modificaciones en parcelas catastrales solo se podría llevar a cabo en tramos deslindados.

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

9.- canteras de áridos colindantes con vías pecuarias.

De todas las actividades mineras presentes en La Rioja, las canteras para extracción de áridos en zonas del valle del Ebro son las más numerosas aunque normalmente son de tamaño medio o pequeño. Pues bien, lindando o próximas a Vías Pecuarias se encuentra un número significativo de canteras que dan lugar a los dos tipos de actuaciones siguientes:

Informes en los expedientes de evaluación de impacto ambiental.

Los expedientes para nuevas canteras o los de legalización de canteras existentes están sujetos a procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental. La Dirección General de Medio Natural debe informar diversos aspectos de dichos expedientes incluyendo la restauración posterior de los terrenos.

En los casos que la explotación linda con Vías Pecuarias se exige respetar íntegramente la misma, definiendo provisionalmente su ancho si no estuviera clasificada. Asimismo se exige respetar una banda de cinco metros más de seguridad y la realización de un vallado perimetral.

Como medida complementaria, es preciso realizar un seguimiento rutinario del cumplimiento de dichas condiciones con la finalidad de que no se produzcan afecciones al tránsito ganadero.

Para valorar la importancia de estas explotaciones sobre la red de Vías Pecuarias hay que hacer constar que en la actualidad existen 16 canteras lindantes con Vías Pecuarias en La Rioja.

A lo largo del año 2004 se realizaron 5 informes en procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental de canteras lindantes con Vías Pecuarias, parte de los cuales correspondieron a expedientes de legalización. Desde que el Gobierno de la Rioja asumió las competencias en materia de minas en 2001, una de las prioridades fue la regularización de las explotaciones que se encontraban en situación anómala.

Estrategia para la recuperación de minas abandonadas en La Rioja.

Otra línea de trabajo en dicha materia, ha sido la realización de una estrategia de recuperación de explotaciones mineras en desuso. En una primera fase se ha procedido a su inventariación resultando que otras 16 canteras abandonadas lindan con Vías Pecuarias. La recuperación de las que se ubiquen en terrenos municipales en que sea imposible asignar la restauración al promotor y que lindan con Vías Pecuarias, previsiblemente se restaurarán en colaboración entre las Direcciones Generales de Medio Natural y Política Territorial y el correspondiente Ayuntamiento. Se dará prioridad a las que estén integradas en la red de senderos.

10.- centro de la trashumancia de piqueras.

El centro de la trashumancia en La Rioja está situado en un lugar de tradición trashumante en la subida al puerto de Piqueras. Integrado en un conjunto arquitectónico que comprende la Ermita de la Virgen de la Luz y la Venta de Piqueras. Éste era un lugar de reunión de pastores trashumantes y es aun hoy sede de La Hermandad de las Trece Villas

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

(Hermandad con varios siglos de tradición que comprende a los trece pueblos del valle del Iregua) que es la propietaria del monte La Pineda donde se halla situado este centro.

El centro acoge una exposición permanente que refleja los usos y costumbres de la actividad trashumante en La Rioja. Se ha llevado a cabo un gran esfuerzo para recuperar distintas piezas que estaban dispersas tanto en manos públicas como privadas. Además se han elaborado expresamente para la exposición maquetas que reflejan la escena pastoril en los chozos de construcción típica aquí en La Rioja y varios paneles descriptivos de esta vida trashumante.

Para hacernos una idea se pueden destacar los siguientes aspectos presentes en la exposición:

- La trashumancia en general y en España
- Las Cañadas Reales de España
- La ganadería en La Rioja: se distingue la ganadería estante, la trasterminante y la trashumante y sus distintos tipos de ganado
- La organización del pastoreo: la propiedad, el enfrentamiento agricultor – ganadero, los majadales y su distribución, etc.
- El pastor y su vida desde zagal
- Referencias pastoriles en poemas y canciones de tradición oral
- El calendario de la Mesta y de la trashumancia
- Las ovejas y los animales acompañantes como cabras, burros o perros mastines:

Entre los útiles expuestos se encuentran piezas de corcho como una huevera o un portamortero, piezas de piel (chalecos, zurrón), piezas de madera (cucharas, sellos de pan), objetos de hierro (marcas de pez, tijeras de esquilar), útiles de cuerno (vasos, cuernas para vino, para ordeño) y objetos de barro, de hueso, de fibras vegetales y de pelo.

Esta exposición ha servido para aunar y proteger este legado de tradición de forma permanente, mostrar de forma bastante completa la actividad trashumante y servir de reclamo turístico tanto por el lugar donde esta emplazado (Parque Natural de la Sierra de Cebollera) como por su contenido.

DIEZ LINEAS DE TRABAJO SOBRE VIAS PECUARIAS EN LA RIOJA

Bibliografía

ALENZA GARCÍA, J.F.; 2001. Vías Pecuarias. Civitas Ediciones. Madrid.

GARZÓN, M.T. y DELGADO PÉREZ, Y.; 2005. Recuperación de la Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Clavijo. I Congreso Nacional de Vías Pecuarias.

URBIOLA ANTÓN, M.; BERRUECO VEGAS, L.I.; MURO MARTÍNEZ DE QUEL, C. y NOVO RODRÍGUEZ, N.; 2005. Afeciones de los Parques Eólicos a las Vías Pecuarias de La Rioja Baja. I Congreso Nacional de Vías Pecuarias.

Tabla 1. Características de la Red Principal de vías pecuarias de La Rioja

Nombre	Longitud Total km	Propuesta Red Nacional Km	Tramos Clasificados Km
Cañada Real Segoviana. Ramal de Oja	37,9	21,9	7,1
Cañada Real Segoviana. Ramal de Santa Coloma	95,5	76,3	19,2
Cañada Real Galiana. Ramales	57,6	28,2	-
Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Clavijo	66,2	43,4	42,4
Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Munilla	55,9	45,2	44,5
Cañada Real Soriana Oriental. Ramal de Villarroya	31,9	24,3	6,0
Cañada Real de la Canejada	35,3		-
Cañada Real de Valdejimena	28,8		23,7
Cañada Real de Ordoyo	28,3		-
Cañada del Ebro	92,0		22,3
Calzada de los Romanos	37,9		25,8
TOTAL	567,3	293,3	191,0

TÉCNICAS PARA LA GESTIÓN DOCUMENTAL DE LAS VÍAS PECUARIAS Y SU POSTERIOR VISUALIZACIÓN

José Luis Marcos Robles, Zacarías Clérigo Pérez y Santiago Bayón Vera.
A.R.I.C. "90 varas"

Palabras Clave: Vuelo virtual, Terraexplorer, Docuware, S.I.G.

Resumen:

Proponemos un sistema de gestión para las Vías Pecuarias. Es un sistema que va adquiriendo un mayor grado de complejidad a medida que va desarrollándose. El punto de partida lo constituye la creación de una base de datos con todos los fondos documentales existentes mediante procesos de clasificación, escaneo e indexación. Posteriormente se propone un sistema gráfico a partir de la formación de una capa vectorial de las vías pecuarias y su integración en un sistema de información geográfica. Por medio de la utilización de campos comunes se permite la complementación de ambos sistemas de manera que a partir de lo gráfico se acceda a la base de datos documental. El siguiente paso de nuestro sistema de gestión constituye la visualización de las vías pecuarias mediante un modelo tridimensional del terreno con la posibilidad de simular un vuelo virtual sobre él. Finalmente, el proceso más costoso económicamente consiste en el contraste de la verdad-terreno con ayuda del G.P.S. Esto implicaría naturalmente la reconstrucción del sistema de información geográfica.

1.- INTRODUCCIÓN

Tanto para el Ministerio de Medio Ambiente como para las Comunidades Autónomas ha significado una ardua tarea el control y la gestión del inmenso patrimonio que suponen las Vías Pecuarias. Cañadas, cordeles, coladas y veredas; descansaderos, abrevaderos, contaderos, majadas, puentes, etc. suponen una rica herencia de nuestro pasado que debemos cuidar en el presente para que sigan disfrutando de ellas futuras generaciones.

Excluimos de la presente comunicación las parcelas de reemplazo que el Ministerio de Agricultura adjudicó al proceder a la modificación del trazado con motivo de la Concentración Parcelaria. Pensamos que la gestión de dichas parcelas no tiene mayor problema que el de su inventario y control por parte de la administración autonómica para conocer su estado actual y proceder en caso de posibles intrusiones. Además al disponer de Título de Propiedad y estar debidamente registradas no tienen la misma problemática que el resto de Vías Pecuarias.

Partiendo del supuesto de que el seguimiento y control de las Vías Pecuarias supone un importante esfuerzo en las distintas Comunidades, principalmente en aquellas que disponen de una red de trazados más amplia, este equipo multidisciplinar se plantea un sistema de gestión con premisas claras: que sea racional, que pueda asumirse económicamente, sencillo y a la vez eficaz, y que sirva de ayuda para todas las futuras actuaciones que se pretendan realizar. Si bien somos conscientes de que se pueden ejercitar otras actuaciones y que éstas pueden llegar mucho más lejos que las aquí resumidas, sin embargo, pensamos que nuestros planteamientos pueden contribuir a favorecer el impul-

so de trabajos que, por sencillos, sean abordables tanto desde el punto de vista técnico como humano.

2.- FORMACIÓN DE UNA BASE DE DATOS DOCUMENTAL DE LAS VÍAS PECUARIAS

El primer paso de nuestra propuesta sería la creación de una base de datos documental con todos los fondos documentales existentes sobre las Vías Pecuarias. En esa amplia base de datos estarían integrados los documentos que tiene en su poder la Dirección General de la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, los que tienen las Direcciones Generales de Medio Ambiente de las Comunidades Autónomas y el Archivo de la Mesta - Asociación General de Ganaderos del Reino - que tiene la Dirección General del Libro, Archivos y Bibliotecas del Ministerio de Cultura. El procedimiento consistiría en clasificar, escanear e indexar estos documentos en la base de datos formando un expediente digital al que se añadirán los planos, croquis y demás elementos que se consideren puedan ser interesantes para su gestión administrativa.

La base de datos que proponemos para realizar esta tarea se denomina Docuware. Consiste en un gestor de documentos profesional en el cual las imágenes procedentes del escáner y, posteriormente tratadas digitalmente, son indexadas a unos campos previamente establecidos con el fin de ser localizadas mediante selecciones acotadas de manera sencilla y asequible a cualquier usuario que lo solicite.

El administrador de este programa puede asignar privilegios de tal manera que unos usuarios pueden visualizar la información, otros imprimirla y otros modificar ciertos campos, aquellos que permitamos desde el programa. Los usuarios en todo momento están plenamente controlados.

El método de trabajo se realiza a nivel de bandejas en las que se recogen los documentos que vamos clasificando de manera provisional para, posteriormente, y a nivel de archivadores, poder gestionar los documentos cuya clasificación es definitiva. Consiste en distintos módulos como el que genera imágenes a partir de una impresora virtual llamada Tiffmaker de documentos ofimáticos de paquetes actuales tipo Office así como un módulo que permite poner a disposición vía Web de aquellos archivadores que se considerasen de uso público lo cual sería de gran utilidad para uso del personal investigador, por ejemplo. El control de los derechos y privilegios es absoluto para todos los usuarios que puedan acceder a él.

Una vez que toda la información existente ha sido incluida y depurada podremos dar por terminada la primera fase que, a nuestro juicio, es la más importante. Los organismos competentes tendrían, así, a su disposición un gestor de documentos rápido, eficaz, seguro, actualizable y fácilmente manejable por cualquier administrativo. Debemos subrayar que es requisito imprescindible para su adecuado y óptimo funcionamiento que el sistema se actualice constantemente para evitar en lo posible que se quede obsoleto. Por tanto, sería conveniente que los documentos que se fuesen generando pasasen a formar parte inmediatamente de la base de datos, con lo cual aseguraríamos su renovación.

3.- INTEGRACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS EN UN SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA.

3.1.- Antecedentes

En una segunda fase de nuestra propuesta para la mejora de la gestión de las Vías Pecuarias sería su posterior visualización en formato gráfico. Por todos es conocido que la imagen gráfica es, sí cabe, el elemento más intuitivo para la comunicación. La representación gráfica ha constituido desde siempre el medio para transmitir ideas y proyectos en un lenguaje común. Tiene la virtud de que es inteligible por todos o casi todos y no conoce idiomas ni fronteras. Es pues capaz de servir de vínculo universal entre la realidad – lo observable- y el observador. Por este motivo es por lo que creemos que es necesario incorporar al sistema de gestión el interface gráfico.

3.2.- Creación de una capa en formato vectorial

3.2.1.- Localización de los planos

El sistema gráfico que aquí proponemos parte de la formación de una capa vectorial de las Vías Pecuarias y su integración en un sistema de información geográfica. El procedimiento a desarrollar seguiría un camino lógico en el cual disponemos – como hemos visto anteriormente- de todos los documentos originales clasificados y a nuestra disposición. De este banco de datos obtendríamos todos los planos y croquis en los cuales se hace referencia a Vías Pecuarias.

3.2.2.- Análisis de la documentación obtenida

En segundo lugar debemos clasificar y analizar los resultados de toda la documentación que hemos recabado. Separaremos los planos de los croquis y dentro de los planos distinguiremos los planos por escalas y /o por procedencia. Nos encontraremos con planos procedentes de la clasificación, de deslindes, de ocupaciones, etc.

3.2.3.- Selección de los planos para digitalizar.

En función del tiempo y del presupuesto debemos decidir qué tipos de planos vamos a seleccionar. Lo recomendable sería empezar con los planos y/o croquis a escala 1/25.000 para tejer una primera red que posteriormente se podrá complementar con otros planos y a otras escalas.

3.2.4.- Georreferenciación de los planos escaneados.

Utilizando la cartografía digital de los municipios españoles se pretende superponer nuestra imagen escaneada en el contorno de la digital correspondiente mediante el uso de software apropiado. Para ello deberemos desplazar, girar y escalar la imagen para ajustarla a los límites del Término Municipal.

3.2.5.- Digitalización del trazado de las Vías Pecuarias.

Una vez que ambas imágenes estén perfectamente solapadas se procederá a la digitalización del trazado de las Vías Pecuarias sobre la imagen escaneada. Para ello se selec-

TÉCNICAS PARA LA GESTIÓN DOCUMENTAL DE LAS VÍAS PECUARIAS Y SU POSTERIOR VISUALIZACIÓN

cionarán todas las Vías del municipio y cuidadosamente se irán digitalizando para que al final se puedan obtener elementos gráficos. Lógicamente las cañadas, cordeles y veredas serán elementos lineales que se tramificarán por Término Municipal y por nombre, mientras que los abrevaderos y descansaderos se representarán únicamente como entidades puntuales.

3.2.6.- Asociación de datos al elemento digitalizado.

A cada elemento gráfico se le incorporará una base de datos asociada con las características que más nos puedan interesar. Lógicamente el nombre, la longitud, el Término Municipal por el que discurre y el orden jerárquico serán campos imprescindibles a los que se les podrá añadir otros como, por ejemplo, si éstas están deslindadas, amojonadas, su estado de conservación, la anchura, etc.

3.2.7.- Exportación a otras aplicaciones visualizadoras de datos SIG para gestión de los datos.

Esta nueva capa se exportará a los sistemas de información propios del organismo gestor para que los técnicos puedan conocer con cierta aproximación el trazado que deberían de seguir las Vías según los mapas y croquis realizados a tal efecto en épocas pasadas para que, así, tengan la posibilidad de crear - junto a otras capas - mapas temáticos, o hacer consultas interrogando al sistema. Debemos, no obstante, tener en cuenta que estos datos sólo serán aproximados por las razones apuntadas anteriormente y que recapitulamos a continuación:

- Escalas pequeñas donde 1 mm del dibujo llega a representar 25 metros en la realidad;
- Se parte en muchas ocasiones de croquis y no de planos;
- Para georreferenciar estos croquis y/o planos, debemos de utilizar procedimientos de escalado y deformación.

A pesar de todo, pensamos que es un procedimiento válido, económico, suficientemente rápido y del que se puede partir para profundizar en actuaciones posteriores.

4.- IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA A LA BASE DE DATOS DOCUMENTAL.

El siguiente paso que proponemos va dirigido a una mejora de la gestión técnica y parte de los dos procedimientos anteriormente relatados:

- Creación de la base de datos documental Docuware;
- Integración de la capa vectorial de las vías pecuarias en un S.I.G. para, atendiendo a campos de consulta comunes, enlazar mediante un programa desarrollado a tal efecto ambos procesos.

El procedimiento sería muy sencillo de utilizar pues partiendo del interface gráfico – el sistema de información con la capa vectorial de las Vías Pecuarias – el usuario pincharía con el ratón en una determinada Vía abriéndose una ventana a modo de formulario con determinados campos. Algunos de éstos no tendrían que rellenarse por pertenecer a la

base de datos asociada al S.I.G. mientras que otros necesitarían completarse. En el momento en que esto ocurriese, y se aceptase la opción, el programa llamaría a Docuware que daría la respuesta oportuna, presentando todos los expedientes relacionados con la consulta.

5.- VISUALIZACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS EN UN MODELO TRIDIMENSIONAL DEL TERRENO CON LA POSIBILIDAD DE SIMULAR UN VUELO VIRTUAL.

En un proceso posterior podríamos realizar un simulador de vuelo virtual de una determinada zona. De esta manera el usuario podría interactuar con el sistema recorriendo el terreno en tres dimensiones.

El programa que presentamos para este fin se denomina Terraexplorer. Es una potente aplicación geocartográfica que permite visualizar territorios mediante un interface sencillo, orientarse automáticamente y consultar información multimedia georreferenciada. Es capaz de representar el territorio con diferente información temática y admite enlaces a cualquier tipo de información audiovisual.

Terraexplorer es una aplicación extraordinariamente potente ya que permite al usuario moverse con fluidez por complejos escenarios de tamaño ilimitado, es muy fácil de utilizar, su visualizador de ficheros de cartografía dinámica en tres dimensiones es gratuito y permite su utilización vía web con una conexión suficientemente rápida.

Para desarrollar un vuelo se necesitan integrar dos componentes:

- Generación del modelo tridimensional y verificación del mismo.
- Incorporación de entidades georreferenciadas.

5.1.- Generación del modelo tridimensional y verificación del mismo.

A partir de las ortofotografías digitales y del modelo digital del terreno se obtendrá el modelo tridimensional del mismo. De esta manera se obtendrá un modelado del terreno en tres dimensiones, asignando a cada uno de los píxeles de la ortofotografía la altitud correspondiente extraída por interpolación del modelo digital del terreno.

5.2.- Incorporación de entidades georreferenciadas.

El siguiente paso en el proceso consistirá en la incorporación de entidades georreferenciadas que faciliten la interpretación del vuelo que se va a realizar. Para nuestro caso concreto, las entidades más significativas serían las Vías Pecuarias - distinguiendo por colores el tipo de Vía -, descansaderos, abrevaderos y nombres de los municipios y topónimos. Además se podrían añadir los cursos fluviales así como las carreteras.

Por otro lado, se puede complementar el modelado del terreno con otro tipo de entidades. Así se podrán añadir etiquetas y recintos. El vuelo que se genere permitirá que todas estas entidades estén activas o inactivas según el deseo del operador que en ese momento esté utilizando el programa.

5.2.1.- Etiquetas.

Las etiquetas son elementos de texto que se incorporan al modelado del terreno para facilitar el reconocimiento de la situación de entidades de interés existentes en el terreno.

TÉCNICAS PARA LA GESTIÓN DOCUMENTAL DE LAS VÍAS PECUARIAS Y SU POSTERIOR VISUALIZACIÓN

Estas se situarán en núcleos de población, topónimos y, por supuesto, en todas las Vías Pecuarias. Para evitar la superposición de textos que pudieran producirse, las etiquetas únicamente se harán visibles al acercarse a las proximidades del elemento que identifican. Destacamos en último término que además pueden llevar información asociada, como por ejemplo páginas web, vídeos, documentos sonoros, fotografías, imágenes y textos.

5.2.2.- Recintos.

Se pueden superponer capas sólidas de colores para llamar la atención de ciertos aspectos interesantes: podemos fijarnos en algún tipo especial de parcela, en lagunas y charcas, en zonas de pastos, etc.

5.3.- Realización del vuelo virtual.

El producto permitirá al usuario sobrevolar libremente por el territorio o dejarse guiar por el sistema de leyenda que le llevará directamente al lugar o Vía solicitada. También se podrán generar vuelos guiados predeterminados en los que el usuario podrá navegar por la ruta elegida sin actuación alguna por su parte. En todo momento se conoce su situación y las coordenadas de cualquier punto del territorio. La navegación se puede realizar mediante los diferentes mandos que proporciona el panel de control pero también se puede utilizar para tal fin el teclado, el ratón o un joystick.

Los atributos de información son asignados a los puntos del territorio. Están agrupados por nombres de categorías en la ventana de información en forma de árbol con estructura jerárquica y además surgen por el territorio a medida que avanzamos sobre él.

6.- CONOCIMIENTO EXACTO DE LA VERDAD-TERRENO

El último capítulo que planteamos en nuestra comunicación es por supuesto el más costoso económicamente y consistiría en obtener la situación exacta de las Vías Pecuarias en la actualidad. Además se podrían conocer otros atributos como son el estado de conservación, la anchura de la vía, las posibles intrusiones, etc. Para este proceso partimos de todos los anteriores y analizaríamos la verdad-terreno con ayuda de un G.P.S. Además se podría aprovechar para efectuar un catálogo de todos los elementos pertenecientes a este rico patrimonio.

- **Javier Luis Gil León**
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias
- **Claudio J. Moreno Medina**
Profesor Asociado de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
- **José Corcuera Álvarez de Linera**
Consejería de Agricultura, Pesca y Alimentación del Gobierno de Canarias
- **Guillermo Morales Matos**
Catedrático de la Universidad Carlos III.

Resumen

En estas líneas se evalúa la situación actual de la trashumancia y las vías pecuarias en Gran Canaria, fundamentalmente analizando las estrategias de ocupación territorial, los submodelos resultantes, la tipología viaria y las principales rutas existentes. En este espacio insular muy compartimentado, debido a su escasa superficie y a las distancias tan cortas entre condiciones ambientales muy contrastadas, las modalidades pastoriles son básicamente la trashumancia y la trasterminancia. La mayor parte del año los pastores permanecen en el lugar de residencia familiar, donde tienen los pastos principales. Los desplazamientos que se realizan son fundamentalmente dos en función de su duración y la distancia recorrida: no superiores a los 3 días yendo a lugares a un radio de entre 3 y 5 kilómetros;, y otros con una duración no inferior a los 2-3 meses a cualquier lugar de la isla con disponibilidad suficiente de pastos (entre julio y noviembre).

Las estrategias pastoriles son mayoritariamente muy poco estantes; los pastores suelen desplazar mucho sus rebaños, y la mayoría dispone de pastaderos llamados vueltas en diferentes puntos de la Isla. Aunque se dan muy diversas estrategias trashumantes hay siete tipos bastante generalizados: Trashumancia de barranco o de costa a cumbres, de cumbres, invernal de media ladera a cumbres, invernal de media ladera a costas, primavera de media ladera a cumbres, de media ladera a costas y de verano de media ladera a cumbres. Esta trashumancia implica cada año un movimiento de unas 3.000 ovejas y unas 4.500 cabras.

Se aporta por primera vez un mapa de las rutas trashumantes. Hoy en día la mayor parte de las vías pastoriles tradicionales son carreteras, que conforman el 70% de las rutas utilizadas. Los antiguos caminos presentan un notable deterioro, de hecho muchas de las antiguas rutas desgraciadamente sólo perviven en la mente de los pastores más veteranos. Los caminos ganaderos tienen un ancho medio de entre 7 y 8 metros en la ruta principal y entre 4 y 5 metros en los caminos secundarios.

Por último se concluye analizando la problemática de los senderos pecuarios a través de la legislación existente, competencias trasladadas a los Cabildos, y, sobre todo, la enconada pugna entre las vías pecuarias y los espacios protegidos de la isla.

LAS VIAS PECUARIAS EN ESPACIOS INSULARES: EL CASO DE GRAN CANARIA, ISLAS CANARIAS

Roberto Lozano Mazagatos.
Fundación OXÍGENO

Resumen de la Comunicación:

“Viejos caminos para nuevos ciudadanos” es un Plan de Recuperación de las Vías Pecuarias del municipio de Burgos diseñado y ejecutado por la Fundación Oxígeno en colaboración con el Ayuntamiento de Burgos. Los objetivos que se persiguen con este proyecto son:

- Recuperar las Vías Pecuarias que atraviesan el municipio de Burgos, analizando su estado de conservación y las alternativas de uso.
- Creación de nuevas zonas de esparcimiento, corredores ecológicos y pasos ganaderos.
- Desarrollar una iniciativa cultural, ambiental y social que divulgue la importancia de conocer y proteger este patrimonio que ha modelado durante siglos nuestra tierra, su cultura y sus gentes.
- Promover la participación ciudadana y el Voluntariado ambiental, como la mejor herramienta de protección de este patrimonio.

Este ambicioso proyecto se ha dividido en las siguientes fases de actuación:

- **Estudio de caracterización y descripción de las Vías Pecuarias** que atraviesan Burgos, analizando su estado de conservación, sus construcciones tradicionales anexas y su trazado histórico. Realizado 2002.

Resultados fase 1: se partió de 18 v.p. y 70 km en el municipio y se inventariaron un total de 76 v.p. y 153,3 km. de los que 26 discurren por el casco urbano (16 %) y 31 han desaparecido (20%).

- **Restauración y Señalización** de caminos y elementos asociados para el disfrute de los ciudadanos así como para el tránsito de ganado y el mantenimiento de corredores biológicos. En proceso:2003-2005

- **Creación de un programa de Voluntariado Ambiental** que promueva la participación directa de cientos de personas en la restauración y mejora de las v.p.

En proceso: 2003-2005.

Resultados fases 2 y 3: participaron 1.217 voluntari@s, se limpiaron 68 km de v. p., se arreglaron 30 fuentes y manantiales, 2 lavaderos y 1 puente romano. Además se plantaron 1.000 árboles y se construyeron y colocaron 50 cajas nido.

Actualmente se está trabajando en el diseño de itinerarios y señalización.

Deslinde y amojonamiento de los caminos, evitando así futuras invasiones. 2005

Conclusiones:

- Existe un gran desconocimiento de este bien común.
- Altísimo interés de los ciudadanos por participar y aprender.

Juan Carlos Giraldo Garrón

I.T. Forestal

Asociación Ecologista y Cultural Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio

1. INTRODUCCION.

Para el movimiento ecologista, la recuperación de las Vías Pecuarias ha sido uno de los objetivos permanentes de todos estos últimos años. Varias son las razones por las que defiende su recuperación:

Patrimonio histórico-cultural: las vías pecuarias y la trashumancia como actividad pastoril unida a ellas son un patrimonio histórico, etnográfico y cultural únicos en el mundo, necesarios de conservar y poner en valor. Además en las vías pecuarias podemos encontrar elementos arquitectónicos tales como calzadas, puentes, ermitas, abrevaderos... dignos de apreciar.

Ganadería extensiva-ecológica: la trashumancia como modelo de ganadería extensiva es en sí una marca de calidad y naturalidad. Compatible con la conservación del medio ambiente, aprovecha los recursos pascícolas allí donde estacionalmente se encuentran sin llegar a agotarlos, aumentando la biodiversidad de las zonas sometidas a este tipo de explotación racional.

Patrimonio público: hoy en día junto a los escasos montes y caminos públicos, constituyen las únicas zonas libres por donde se puede pasear y disfrutar de la naturaleza con el aliciente de que está prohibida la caza en estos territorios. Además la extensa red de vías pecuarias, vertebrata el territorio de manera que pueden ayudar a la interconexión de espacios naturales a modo de corredores ecológicos. Pueden constituir por tanto una magnífica herramienta para la conservación del medio ambiente.

Todas las características anteriormente mencionadas hacen que la recuperación de las vías pecuarias y la trashumancia puedan ser utilizadas dentro de un modelo global de desarrollo sostenible, aunque de distintas maneras dentro del mundo rural y urbano.

2. SENSIBILIZACION.

Así desde que en otoño de 1994 se creó la As^o Ecologista y Cultural Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio, uno de sus proyectos permanentes ha sido la sensibilización sobre las Vías Pecuarias y el trabajo en proyectos de recuperación tanto de las Vías Pecuarias en Monesterio como de la mancomunidad de Tentudía (al sur de la provincia de Badajoz). Desde entonces no han sido pocas las actividades realizadas en este sentido, las cuales pasamos a detallar:

- Del 3 al 12 de enero de 1996. Exposición y charla sobre Vías Pecuarias en Monesterio, proveniente del proyecto "Camino silenciosos" de la E.T. de Peñaranda de Bracamonte y el FEPMA.

- Año 1996; Exposición de fotografías en blanco y negro sobre todas las Vías Pecuarias de Monesterio y edición del folleto “Nuestras Vías Pecuarias Hoy en Día” con fotos y mapa de las V.P. de Monesterio subvencionado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Junta de Extremadura y el Aytº de Monesterio.

- Año 1999-2000-2001. Proyecto “Nuestras Vías Pecuarias I” de Señalización de las Vías Pecuarias de la mancomunidad de Tentudía, financiado por el Leader II-Tentudía y los servicios culturales de la Diputación de Badajoz. Con la instalación de más de 125 señales en madera tratada y grabada, realizadas y colocadas por los voluntarios de la asociación recorriendo los más de 200 km de vías pecuarias de la comarca. Edición de un folleto explicativo del proyecto con mapa-croquis de las vías pecuarias de la mancomunidad, con una tirada de 1000 ejemplares.

- Año 2001-2002 Proyecto “Nuestras Vías Pecuarias II” de sensibilización acerca de las Vías Pecuarias y la Trashumancia en la comarca de Tentudía, financiadas por el Leader II- Tentudía. Con esta segunda parte del proyecto se procedió a la realización de las siguientes actividades:

- 1º Jornadas sobre Vías Pecuarias y Trashumancia el 28 de abril de 2001. Con la presencia de Fernando Megías Guisado como Director General de Estructuras Agrarias de la Junta de Extremadura. Jose María Narciso Díaz del F.G.N. Luis Miguel Pérez Mingorance. Juan Carlos Giraldo Garrón de Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio y Jesús Garzón de la Asº Amigos de la Trashumancia.
- 2º Exposición Itinerante sobre las Vías Pecuarias en Tentudía, constando de unos 30 paneles en cartón pluma con fotografías, mapas, artículos de periódicos... que recorrió los once pueblos y aldeas de la comarca de Tentudía, realizando charlas y repartiendo material divulgativo...
- 3º Concurso de dibujos de la trashumancia y vías pecuarias, por los colegios e institutos de la mancomunidad de Tentudía.
- 4º Edición de 2000 pegatinas, 3000 folletos con mapa a escala 1:100000 de las Vías pecuarias de la Comarca, edición de camisetas...

- Año 2002. 26 de abril. Jornadas sobre V.P. y Trashumancia en Fuente de Cantos durante la fiesta de la Chanfaina. Con la presencia del escritor Juan José Estepa, técnicos de la Junta de Extremadura y Juan Carlos Giraldo de Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio.

- Año 2003. Informe sobre el estado actual de las Vías Pecuarias y Prioridades de deslindes.

- Colaboración con Jesús Garzón en la búsqueda de rebaños trashumantes en el sur de Extremadura y de pastores jóvenes. Consiguiendo que un joven de Monesterio (Jose Antonio Vasco Rodríguez) probara esta experiencia en una de las bajadas del rebaño trashumante.

- Otro de los campos de trabajo que hemos estado realizando esta asociación en sus años de funcionamiento ha sido la de interponer denuncias sobre el estado, ocupaciones y obras que afectaban a las vías pecuarias en la zona de Tentudía. Especial énfasis hemos puesto en denunciar las obras que a iniciativa de diferentes organismos públicos, especialmente ayuntamientos, consejería de obras públicas... iban afectando de manera grave a la situación de las vías pecuarias: entre ellas están la construcción de carreteras que pasan linealmente por vías pecuarias (ctra. Monesterio-Pallares y Monesterio-Calera de León), cruce de carreteras sin señalizar y sin creación de pasos subterráneos, construcción de viviendas de protección oficial (Monesterio), piscinas (Bodonal de la Sierra, Bienvenida...), rondas de circunvalaciones (Monesterio), ubicación de basureros y escombreras en vías pecuarias (Bodonal, Segura, Fuente de Cantos, Montemolín, Calzadilla de los Barros...).

Con las ocupaciones particulares hemos insistido principalmente en aquellos casos en que la ocupación impedía el tránsito totalmente por la vía pecuaria, estando cortado por alambradas, cancelas... Sin embargo todo este trabajo y preocupación ha topado con muchos impedimentos: uno que las denuncias no llegaban a ningún lado por no estar deslindadas las vías pecuarias denunciadas por usurpación, otro que las denuncias contra los ayuntamientos y consejerías acababan en agua de borrajas por nulo interés político y finalmente que se nos llegó a pedir prácticamente que nos abstuviéramos de poner más denuncias porque los medios de la Sección de Vías Pecuarias de la Junta de Extremadura eran muy limitados.

Uno de los casos particulares en los cuales nos encontramos aún sin resolver es el de la desaparición de más de 1 km del Cordel de Sevilla-Almadén por la construcción de la mina a cielo abierto de Aguablanca junto al Parque Natural de Aracena y Sierra Norte de Sevilla. En la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente ya se contemplaba esta desaparición y se tomaba una alternativa al trazado (la norte), sin embargo la empresa al pedir el cambio de trazado pidió la alternativa sur, la Consejería de Desarrollo Rural también apostó por la sur, la Consejería de Medio Ambiente se posicionó por la norte, el Ayuntamiento de Monesterio a informes de la Consejería de Medio Ambiente también se posicionó por la norte y los ecologistas también por la norte. A estas fechas este cambio de trazado sigue sin resolverse tras pasar más de un año desde el inicio del expediente y la mina ya está funcionando.

3. CORREDOR ECOCULTURAL “COLADA DEL EJIDO A LA CRUZ DEL PUERTO”.

Dentro de toda esta actividad, una de las luchas constantes que hemos tenido ha sido la denuncia de la situación de la Vía Pecuaria “Colada del Ejido a la Cruz del Puerto”. Esta Vía Pecuaria tiene 3,5 km de longitud y anchuras en muchos casos de hasta 120 m, en total en torno a las 30 hectáreas. Se sitúa rodeando Monesterio a modo de circunvalación para el ganado desde el sur, por el este y el norte. Enlaza varias Vías Pecuarias que se dirigen hacia la Cañada Real Leonesa Occidental y seguramente encauzaría el ganado proveniente de la cercana provincia de Sevilla y parte de Huelva. Tiene 3 pilares a modo de abrevadero, y la atraviesan dos arroyos principales: El Río Viar y el Arroyo Bodión Chico.

Seguramente tuvo bastante importancia en tiempos pasados, puesto que además comienza en la culminación de uno de los puertos principales de la Vía de la Plata entre el Valle del Guadalquivir y la meseta.

Por desgracia la situación de muchas Vías Pecuarias de España se puede extrapolar aquí. Ha sido zona de basureros y escombreras: 1 basurero y 4 escombreras enormes. Se han construido Viviendas de protección oficial encima de ella, se han hecho calles y rondas de circunvalación(todo esto en los últimos 10 años a lo que hay que sumar ocupaciones más antiguas. Afecciones diversas por la actual construcción de la autovía de la Plata, si bien y de forma positiva tenemos que decir que las ocupaciones en este caso están siendo repuestas de manera más o menos viable por el Ministerio de Fomento.

Pese a todo esto hemos creído que tenía un gran potencial, sobre todo en lo que a usos alternativos se refiere y por ello se ha diseñado un proyecto para la creación de un corredor Ecocultural ó Parque Periurbano en dicha zona, que el nuevo Aytº de Monesterio salido de las últimas elecciones ha aceptado y cuyas obras ya se han iniciado. Además Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio realizó una campaña de recogida de firmas en el año 2003 para solicitar el deslinde de esta vía pecuaria, que fue apoyado por el actual ayuntamiento en el año 2004 y que finalmente va a realizarse por parte de la Consejería de Desarrollo Rural en el presente año 2005.

Las directrices básicas de este proyecto son:

- Creación de un espacio semiforestal, abierto, sin vallas ni paredes transversales, a modo de cinturón verde.

- Corredor ecológico que pueda ser declarado como Corredor Ecocultural, figura que aparece en la Ley 8/1998 del 26 de junio de Conservación de la Naturaleza y de Espacios Naturales de Extremadura:

* Título III: Protección de Los Espacios Naturales.

* Artículo 26: Corredores Ecoculturales.

1.- Las Cañadas y otras Vías Pecuarias, atendiendo entre otros criterios, a su ubicación, grado de conservación, utilización originaria y usos, podrán tener la consideración de Corredores Ecoculturales o Ecoitinerarios. En tal caso, se desarrollarán las medidas tendentes a su delimitación, conservación y uso sostenible sin menoscabo de las competencias a que hubiera lugar en cada caso, en virtud de su legislación específica.

2.- Asimismo, podrán tener este reconocimiento, aquellos caminos o Vías de comunicación que, de conformidad con su historia, tradición, zonas por las que transite u otras razones análogas que resalten sus fundamentales valores ambientales, permitan un uso no lesivo del territorio ni de las explotaciones agrarias.

3.- En uno y otro caso, predominarán los usos ganaderos y otros complementarios.

- Participación ciudadana en su restauración, sólo así se conseguirá la implicación de la sociedad en su conservación y uso.

Y las actuaciones principales a llevar a cabo son:

- Su deslinde y amojonamiento.
- Restauración de escombreras.
- Repoblación continua en toda su longitud.
- Diseño y construcción de senderos.
- Colocación de señales interpretativas de la Colada del Ejido y de las Vías Pecuarias de Monesterio.
- Restauración y repoblación de los arroyos que atraviesa.
- Permuta de terrenos afectados por ocupaciones.
- Colocación de bancos, pasarelas, papeleras...
- Creación de zonas de recreo: merenderos, zonas de juegos populares...

Así durante el año 2004 y 2005 se han comenzado estos trabajos de restauración financiados por una parte por un convenio entre el Ayuntamiento de Monesterio, la diputación de Badajoz y la Confederación Hidrográfica del Guadiana dentro del programa del Ministerio de Medio Ambiente de restauraciones hidrológico-forestales:

- Habiéndose realizado hasta el momento: creación de unos 500 m de sendero peatonal, colocación de puente de madera sobre el arroyo Cañuelo, repoblaciones lineales y de zonas ajardinadas, restauración del pilar de la Pepina, colocación de escollera en el arroyo Cañuelo, vallado de madera de zonas ajardinadas y mirador, colocación de bancos, mesas tipo pic-nic, papeleras y zona de juegos infantiles.

Otra parte de los trabajos están siendo financiado por el propio ayuntamiento de Monesterio, y en las repoblaciones han participado diversos colectivos del municipio como el Instituto de secundaria "Maestro Juan Calero", la A.M.P.A. del C.P. "El Llano", asociaciones de pensionistas, Cruz Roja, Escuelas Taller, Cúriga-Ecologistas en Acción...:

- Dentro de estas actuaciones ya se han realizado: siembra de árboles de ribera en el arroyo Cañuelo y río Viar, subsolado y siembras con especies autóctonas de más de 4 hectáreas; ahoyado mediante retroexcavadora, repoblaciones lineales, siembras lineales de árboles incluyendo trasplantes de otras zonas de olivos y encinas, creación de senderos, pasos de aguas, colocación de bancos de granito, extensión de tierras vegetales en las escombreras, retirada de pedreras y creación de majanos, colocación de riego por goteo, creación de zona para juegos populares...

Finalmente también hay que decir que el ayuntamiento de Monesterio ha buscado también la posibilidad de financiación del proyecto, a través de su inclusión en el proyecto del Ministerio de Medio Ambiente "Caminos Naturales", pero que por el momento y debido a que la vía pecuaria es atravesada por la N-630, este proyecto se encuentra aún sin terminar de definirse.

Bibliografía:

- Ceder La Serena- Leader II.(1999): Recorridos Ecoturísticos por las Vías Pecuarias de la Serena.
- Feliú Juan Maria(1992): G.R. 13- Cañada Real de los Roncales. Federación Navarra de Montaña. SUA EDIZIOAK.
- Klein Julius(1990): La Mesta; Alianza Editorial.
- Flores del Manzano(1991): Andar por las Cañadas Reales. Ed. Libros Penthalon.
- Manual de Senderismo, 2001. Federación Española de Deportes de Montaña y Escalada.
- Delgado Ruiz Miguel A. y Ausín Amezcua Ramón(1994): Cañadas Reales en Bicicletas de Montaña. Libros Penthalon.
- Caminos Silenciosos(cuadernillo de Exposición Itinerante); Escuela Taller de Peñaranda de Bracamonte.
- Estepa García Juan José(2000): Las Grandes Cañadas Extremeñas. Universitas Editorial.
- Libro de Privilegios y Leyes del Magnífico y muy Honrado Concejo de la Mesta. Año 1552.(Real Academia de la Historia.Madrid).
- Brieua Matías(1828): Colección de Leyes, Reales Decretos y Órdenes pertenecientes al ramo de la Mesta.
- Adamúz Montilla Alfonso(1922): El Honrado Concejo de la Mesta y la Asociación de Ganaderos del Reino.
- Descripción de las Cañadas Reales, de León, Segovia, Soria y ramales de la Cuenca del Valle de la Alcudia(Ediciones del Museo Universal).
- Cañadas, Cordeles y Veredas; Valladolid, Consejería de Agricultura y Ganadería de la Junta de Castilla y León, 1991.
- Trashumancia y Cultura Pastoril en Extremadura. Simposio, celebrado en el Pabellón de Extremadura de la Exposición Universal de Sevilla. 1992.(Editado por la Asamblea de Extremadura).
- Flores del Manzano Fernando. La Trashumancia y su Mundo en Extremadura. Cuadernos populares N° 59.Ed. Junta de Extremadura. Consejería de Cultura y Patrimonio.
- Anes, Gonzalo y García Sanz(1994). Mesta, trashumancia y vida pastoril, Madrid, V Centenario Tratado Tordesillas,1994.
- Terés Landeta Javier. Valero Sáez Adelina. Cuadernos de la Trashumancia N° 15. Extremadura. ICONA 1995.
- Cuadernos de la Trashumancia N° 0. Vías Pecuarias. ICONA 1992.
- Llorca, A y Ruiz, M.(1987): La dehesa y la trashumancia actual. Seminario sobre Dehesas y Sistemas Agro-silvo-pastorales similares. MAB. Madrid.
- García Martín, P.(1990): La Mesta. Historia 16 n° 28. Madrid.
- Las Cañadas: viejos caminos para el futuro de la naturaleza. Congreso 2001. Madrid, 20 y 21 de Noviembre de 1996. Fondo Patrimonio Natural Europeo.
- Cúriga As° Ecologista y C.(1996): Folleto "Proyecto Nuestras Vías Pecuarias Hoy en Día". Monesterio.

- Cúriga Asº Ecologista y C. Leader II- Tentudía.(2001): Folleto de Presentación “Proyecto Nuestras Vías Pecuarias”.

- Cúriga Asº Ecologista y C. Leader II- Tentudía(2001): Folleto y Plano “Proyecto Nuestras Vías Pecuarias”.

- Hierro González, Javier y Giraldo Garrón, Juan Carlos(2004); Proyecto Fin de Carrera: Estudio de las Vías Pecuarias del T.M. de Monesterio(Badajoz) y Proyecto de Adecuación del Entorno de la Vía Pecuaria “Colada del Ejido a la Cruz del Puerto”. Universidad de Huelva, 2004. Departamento de Ciencias Agroforestales.

Agradecimientos:

A mis padres, hermanas y hermano por aguantar tantas señales de por medio y echar una mano; a Javier Hierro compañero de proyecto; a Arturo, Nicolás, Pablo, Luciano, Luis Miguel, Jose María Narciso, Juan José Estepa, familia Monjo; al Leader-II Tentudía por su financiación, aunque nunca creyeran en nuestros proyectos; al actual ayuntamiento de Monesterio por asumir la recuperación de la Colada del Ejido; a Jesús Garzón por convencernos con sus palabras; a todos los a los técnicos de vías pecuarias de la Junta de Extremadura por hacernos caso alguna vez y facilitarnos la cartografía; a todos los miembros de Ecologistas en Acción por seguir luchando por un mundo mejor; a todos los socios de Cúriga-Ecologistas en Acción Monesterio que siguen en la lucha o alguna vez han estado ahí; a Jesús Garzón por convencernos con sus palabras; a los amigos de señales Alonso, Begoña, Carmelo, Chico, Cava, Manolito, Matute, Joselito, Miguel, Puchero y en especial a Amparo. En definitiva a todos los que alguna vez nos han echado una mano y a aquellos que siguen haciendo la trashumancia.

SITUACIONES DE HECHO Y DE DERECHO EN EL DOMINIO PÚBLICO PECUARIO

Teresa Esparza Aristu.

Dirección General de Agricultura. Comunidad de Madrid

Haciendo un breve resumen del tema a exponer en la comunicación oral, había que comenzar explicando que la actual legislación de vías pecuarias, tanto estatal como autonómica, contempla una serie de usos permitidos sobre el dominio público pecuario.

La posibilidad de realizar dichos usos en terrenos de vía pecuarias, viene condicionado por una serie de figuras administrativas que van a articular la posibilidad de utilizar el dominio público pecuario, tales como concesiones administrativas o autorizaciones.

Al respecto, nos venimos enfrentando a menudo con situaciones conflictivas en torno a las concesiones y autorizaciones de Vías Pecuarias.

En la actualidad, nos encontramos con diferentes usos o actuaciones que se vienen llevando a cabo en terrenos del dominio público pecuario, que fueron concedidas o autorizadas en su día, o que simplemente eran permitidas por la normativa anterior.

El problema que surge al respecto es que dichas actuaciones, que conllevan efectos posteriores al momento de su concesión, y también cara al futuro, no se acomodan a la legislación actual, constituida por la actual Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, así como por la Ley 3/1995, de 23 marzo de Vías Pecuarias, que tiene carácter de normativa básica.

Las situaciones conflictivas a las que nos enfrentamos se pueden clasificar, de manera general, en los siguientes supuestos:

1. Situaciones que sin tener autorización ni concesión administrativa concedida, y estando sobre el terreno desde hace muchos años, actualmente requieren una concesión de ocupación temporal o una autorización para ser amparadas legalmente.
2. Situaciones que sin tener autorización ni concesión administrativa concedida, y estando sobre el terreno desde hace muchos años y que hoy en día no son autorizables, no teniendo encaje legal.
3. Concesiones o autorizaciones concedidas con anterioridad a la vigencia de la actual Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, que se refieren a actuaciones que actualmente se encuentran prohibidas según dicha norma, pero que sin embargo no era así cuando se concedieron.
4. Situaciones que anteriormente estaban contempladas en el supuesto de autorización o concesión y actualmente ha variado la figura jurídica que las ampara, convirtiéndose en concesión de ocupación temporal o a la inversa.

SITUACIONES DE HECHO Y DE DERECHO EN EL DOMINIO PÚBLICO PECUARIO

De este modo la duda que surge, para intentar buscar una solución a estas situaciones conflictivas, se podría encontrar en torno a dos opciones,

PRIMERO

Aplicar la normativa actual para acomodar dichas situaciones a la legalidad actual. En este caso la aplicación entenderíamos que se realiza al momento actual, lo que ocasionaría que la mayoría de estas autorizaciones o concesiones, no se acomodarían a la actual normativa, siendo ilegales.

Además, de optar por esta solución, es necesario tener en cuenta que la consideración de muchas de estas situaciones como ilegales, produciría tomar medidas al respecto como revocar autorizaciones o anular concesiones, que conllevaría la reposición de la vía pecuaria a su estado original, lo que podría ocasionar la retirada o demolición de instalaciones de servicios públicos o de negocios de particulares, provocando así efectos desfavorables tanto para los interesados como para la propia Administración, según los casos.

SEGUNDO

Considerar que no cabe dicha aplicación por entender que se trata de derechos ya adquiridos, y adquiridos conforme a Derecho, y por tanto que se trata de situaciones ya consolidadas. Esto conlleva el problema de que dichas concesiones y autorizaciones no agotan sus efectos en el momento de concederse, sino que producen efectos que perduran en el tiempo, siendo objeto de modificaciones y renovaciones de la situación inicial que actualmente no son legales, por lo que no sabríamos como afrontarlas.

Para una mejor comprensión de la consulta que formulamos, parece apropiado exponer algunos supuestos ejemplificativos, que podrán clarificar esta confusa cuestión.

Al margen de estas situaciones, también me parece importante introducir en esta comunicación el tema de la duplicidad de dominios públicos sobre el terreno de vías pecuarias, y las diferentes soluciones a adoptar al respecto, teniendo especial importancia la posibilidad introducida por la nueva Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas de la existencia de dobles afectaciones.

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

Miguel Urbiola Antón, Luis Isaac Berrueco Vegas, Carlos Muro Martínez de Quel, Noa Novo Rodríguez.

Dirección General de Medio Natural. Gobierno de La Rioja.

Resumen

La promoción de los Parques eólicos en la Comunidad Autónoma de La Rioja despertó el interés de preservar las Vías Pecuarias como medio de comunicación tradicional, ya que la mayor parte de las ubicaciones propuestas por las empresas promotoras coincidían con el trazado tradicional de las mismas. Así el proceso de regularización, a través de la clasificación de vías pecuarias, ha sido paralelo y tenido en cuenta en el proceso de aprobación y construcción de parques eólicos.

1. - INTRODUCCIÓN. LOS PARQUES EÓLICOS EN LA RIOJA

1.1. Comienzos y situación actual de los Parques eólicos en la Comunidad Autónoma de La Rioja

A partir del año 1998, y con la publicación del Decreto 48/1998, de 24 de julio de la Consejería de Hacienda y Promoción Económica, que regula el procedimiento de autorización de las instalaciones de producción de energía eléctrica a partir de la energía eólica, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se dio un impulso importante para la implantación de dichas infraestructuras en esta Comunidad Autónoma.

Hasta esta fecha se habían recibido un total de 30 solicitudes de autorización para la instalación de parques eólicos, de las que se autorizó ese mismo año la construcción del parque eólico en la Sierra de Yerga con una potencia máxima de 25 MW.

Para producir energía eólica es preciso la instalación de dos tipos de infraestructuras: los aerogeneradores y el tendido eléctrico de alta tensión, que vierte la energía generada en el parque a la red de distribución general. La implantación de dichas infraestructuras supone una serie de impactos ambientales a tener en cuenta. Por ello también en el año 1998 se elaboró un estudio de las afecciones medioambientales y criterios de ordenación territorial para la implantación de Parques eólicos, con el fin de regular y ordenar la construcción de dichas infraestructuras. Así se definió una delimitación de todo el territorio en cuatro zonas, según su impacto ambiental, distinguiendo entre: compatible, moderado, severo y crítico. Este estudio y su aplicación han servido para la protección de las áreas de mayor valor ecológico de La Rioja, en las cuales no se autoriza la instalación de ningún parque eólico. (Figura 1)

La administración de La Rioja ha aprobado la ejecución de 16 parques eólicos con un total de 497 aerogeneradores y una potencia total de 585,38 megavatios. Actualmente están en funcionamiento 11 parques, uno en construcción y cuatro con proyecto aprobado y en distintas fases de tramitación. El primer parque eólico que se puso en funcionamiento en La Rioja, fue "Yerga I", en el año 2000. Los parques eólicos aportan en la actualidad el 25 % del total de energía que se consume en la Comunidad Riojana, siendo así la sexta comunidad autónoma española en potencia eólica (tras Galicia, Castilla-La Mancha, Castilla y León, Aragón y Navarra).

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

En el año 2002 se aprobó el Decreto 25/2002, de 3 de mayo, por el que se establece una moratoria para la planificación de nuevos parques eólicos en La Rioja. De tal forma que el conjunto de parques eólicos autorizados asciende a 16. (Tabla1)

1.2. - Ocupaciones de los parques eólicos en Montes de Utilidad Pública y Vías Pecuarias

La Dirección General de Medio Natural de la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial, gestiona los expedientes de las ocupaciones de los Parques eólicos en lo que concierne a Montes de Utilidad Pública o Vías Pecuarias.

Lo referente a Montes de Utilidad Pública queda regulado según el Artículo 54 del Decreto 114/2003, de 30 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de desarrollo de la Ley 2/1995, de Protección y Desarrollo del Patrimonio Forestal de La Rioja. Según dicho artículo, la Consejería competente en materia de medio ambiente podrá autorizar el establecimiento de servidumbres u ocupaciones temporales en montes catalogados, siempre que se justifique su compatibilidad con la utilidad pública del monte y medie el consentimiento del titular del monte según el Catálogo. Además dicha ocupación supondrá el abono al titular del monte de un canon actualizable que tendrá la consideración de un aprovechamiento a todos los efectos.

Las ocupaciones en Vías Pecuarias quedan reguladas en el Capítulo IV del Decreto 3/1998 de 9 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja. Según el artículo 39.1, la Consejería competente en materia de medio ambiente podrá autorizar en Vías Pecuarias, por razones de interés público y excepcionalmente, y de forma motivada, por interés particular, ocupaciones de carácter temporal siempre que no alteren el tránsito ganadero, ni impidan los demás usos compatibles o complementarios con aquel. Dichas ocupaciones no podrán tener un plazo superior a 10 años, sin perjuicio de su ulterior renovación.

La superficie que se considera ocupada por cada aerogenerador va desde los 6.900 m² para los aerogeneradores de 660 KW de potencia con 47 metros de diámetro de rotor, hasta 15.200 m² para los de 2.000 KW de potencia con 83 metros de diámetro de rotor. Generalmente los aerogeneradores se sitúan a tres veces el radio del rotor, siendo en ocasiones las distancias mayores, por lo que la ocupación de la línea de molinos se considera una franja continua cuyo ancho es el diámetro del rotor y cuya longitud dependerá del número de molinos y la distancia entre ellos.

2. - PROCEDIMIENTO DE IMPLANTACIÓN DE PARQUES EÓLICOS Y AFECCIÓN A LAS VÍAS PECUARIAS

El acto administrativo de clasificación de las vías pecuarias, por el cual se determina su existencia, trazado y anchura, ha sido fuertemente impulsado por el desarrollo de los parques eólicos en La Rioja.

La autorización necesaria para la construcción de un parque eólico lleva implícita la aprobación de la declaración de impacto ambiental del proyecto de ejecución de dicho parque. Esta declaración, a su vez, exige la emisión de unos informes que determinan, entre otras cosas, las afecciones e incidencias que supone la construcción del par-

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

que eólico a Vías Pecuarias y Montes de Utilidad Pública, por lo cual, es muy importante que quede bien definida la existencia, trazado y anchura de posibles Vías Pecuarias afectadas.

Las Vías Pecuarias de mayor categoría en las sierras de La Rioja Baja y Media, discurren por las líneas de cumbres o divisorias de agua, coincidiendo a su vez con líneas de delimitación municipal. Estas localizaciones se ajustan a las condiciones óptimas de viento y han sido, en gran medida, solicitadas por las empresas promotoras para la instalación de aerogeneradores, lo que implica una interferencia con el uso pecuario de estos pasos tradicionales.

Como criterio general se ha tendido a ubicar los molinos fuera de las Vías Pecuarias, con la finalidad de no entorpecer la actividad de las mismas y para que los ingresos de los parques los pudieran percibir los ayuntamientos.

En algunos de estos casos se han visto beneficiados los municipios afectados, a los que se les ha propuesto una serie de actuaciones como la declaración de los terrenos colindantes donde se ubicaban los molinos, como Montes de Utilidad Pública y la realización de repoblaciones forestales en los municipios que tuvieran superficie arbolada por debajo de la media regional.

Con carácter excepcional no ha sido posible ubicar los molinos fuera de las Vías Pecuarias, por lo que se han realizado los expedientes de ocupación de parques eólicos en Vías Pecuarias.

En las zonas clasificadas como autorizables y compatibles a la instalación de parques, el proceso de toma de decisiones para determinar las ubicaciones finales y definitivas de los aerogeneradores ha pretendido conciliar los intereses económicos de los ayuntamientos, propietarios de los terrenos, con los intereses medioambientales, defendidos por la Administración, y los condicionantes técnicos propuestos por las empresas promotoras. Desde la administración forestal, encargada de la gestión y defensa de los Montes de Utilidad Pública y Vías Pecuarias, se ha pretendido repartir los beneficios económicos generados por los parques eólicos entre los diferentes Ayuntamientos implicados en la construcción de cada parque, sin menoscabo y teniendo como premisa fundamental la defensa del medio ambiente.

El mapa eólico actual en La Rioja hace ver que se ha priorizado la implantación de parques eólicos en la Rioja Baja. Las principales razones de esta ubicación son:

La mayor capacidad de acogida global, desde el punto de vista ambiental, de esta comarca.

La mayor facilidad de evacuación de la energía, ya que se resolvió con la instalación de tres líneas eléctricas que transportan la energía hasta las subestaciones, ya existentes, de El Sequero en Arrubal, Quel y La Serna en Tudela.

La existencia de vientos continuos, sobre todo provenientes del noroeste y sureste que aseguran la producción de energía de una forma constante.

Por consiguiente, la mayor parte de expedientes de clasificación, provienen de vías pecuarias localizables en la zona y relacionadas directamente con la implantación de parques eólicos:

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

Clasificaciones de Vías Pecuarias realizadas desde el año 2001 AFECTADAS POR PARQUES EÓLICOS

Valdemadera y Cornago, Cañada de Cerro Ulagoso

CLASIFICACIÓN APROBADA (Resolución nº 244/2003, de 2 de octubre de 2003)
BOR 8/11/03

Préjano, Cañada Real Soriana Oriental RAMAL VILLARROYA.

CLASIFICACIÓN APROBADA (Resolución nº 122/2004, de 23 de marzo) bor 24/4/04

Munilla, Cañada Real Soriana Oriental RAMAL MUNILLA.

CLASIFICACIÓN APROBADA (Resolución 90/2004, de 9 de marzo de 2004)
bor 15/4/04

Enciso, Cañada Real Soriana Oriental RAMAL VILLARROYA.

EN PROCESO

Hornillos, Cordel de Horcajada y Agudillo y otros.

EN PROCESO

Zarzosa, Cordel de Horcajada y Agudillo.

SIN INICIAR

Ajamil, Cañada Real Soriana Oriental RAMAL MUNILLA.

CLASIFICACIÓN APROBADA (Resolución nº 418/2004, de 18 de octubre)
BOR 30/11/04

Además de expedientes de clasificación de Vías Pecuarias existen expedientes de ocupación temporales de torres meteorológicas, de aerogeneradores y de líneas eléctricas de evacuación. En el año 2005 el número total de dichos expedientes asciende a 27. (Tabla 2)

3. – ACTUACIONES IMPULSADAS POR LA APROBACIÓN DE PARQUES EÓLICOS

El impulso de la clasificación de las vías pecuarias afectadas directamente por la construcción de parques eólicos también ha sido notorio, siendo clasificadas desde el año 2001, 4 vías pecuarias con una longitud total de 37,66 Km y estando actualmente en proceso la declaración 2 más, con una longitud de 12,84 Km.

La promoción de parques eólicos en La Rioja, ha servido como impulso y herramienta de negociación para la declaración y ampliación de nuevos Montes de Utilidad Pública, que a su vez han sido objeto de necesarios proyectos de reforestación. La superficie total declarada Monte de Utilidad Pública en municipios afectados por la construcción de parques eólicos es de un total de 6.850 ha, en los últimos 5 años. De las cuales la superficie reforestada se eleva a los 1.628 has

A su vez, dentro de las negociaciones entre ayuntamientos, empresas promotoras y Administración regional, se han llegado a conseguir otros grandes logros a través de unas medidas compensatorias fruto de las distintas afecciones medioambientales originadas por la instalación de los parques eólicos en Montes de Utilidad Pública y Vías Pecuarias. Entre otras cosas podemos destacar: la compra de terrenos en la Reserva Natural de los Sotos de Alfaro, terrenos en Murillo de Río Leza para la reintroducción del cernícalo pri-

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

milla, terrenos en Munilla para la ampliación y saneamiento de la propiedad en el Monte de Utilidad Pública, revegetación de cauces del entorno de los parques, tratamientos selvícolas con carácter de prevención de incendios forestales, campañas de promoción de electrodomésticos de bajo consumo energético, instalación de paneles solares en polideportivos, etc.

- CONCLUSIONES. SITUACIÓN FUTURA

Actualmente la situación de las vías pecuarias en La Rioja se puede considerar de alentadora. Ha pasado en 7 años, del máximo de los olvidos a estar inmersa en el propio organigrama de la Dirección General de Medio Natural, con personal contratado exclusivamente para la gestión de las Vías Pecuarias.

Los tres ejes principales sobre los que se sustenta la actual gestión de estas vías en La Rioja son:

Las numerosas clasificaciones de Vías Pecuarias que se inician anualmente por términos municipales afectados principalmente por parques eólicos, por concentraciones parcelarias y por la propia iniciativa de los ayuntamientos.

Las subvenciones que se dan desde 2003 para ganaderos por recuperar la actividad trashumante a través de cañadas de la propia Red Principal de La Rioja.

Y por último, la creación de una red de itinerarios verdes apoyándose en los recorridos actuales de las vías pecuarias.

En resumen, y para finalizar, manifestar que la buena perspectiva de futuro, más que esperanzadora, es una realidad. El trabajo realizado y el planificado para años venideros no hacen más que confirmar la importancia que se le está dando a esta Red principal de Vías Pecuarias. Con una finalidad manifiesta, y es que quede totalmente integrada en los paisajes riojanos tanto de valle como de sierra y consiga el respeto y reconocimiento de sus gentes.

Bibliografía

ESCUADERO LÓPEZ, J.M. 2003. Manual de la energía eólica. Investigación, diseño, promoción, construcción y explotación de distinto tipo de instalaciones. Ediciones Mundiprensa. Madrid

AFECCIONES DE LOS PARQUES EÓLICOS A LAS VÍAS PECUARIAS DE LA RIOJA BAJA

NOMBRE	ESTADO	INAUGURACIÓN	Nº MOLINOS APROBADOS	Nº MOLINOS Construidos	Nº Molinos en Monte de utilidad pública	Nº Molinos en vías pecuarias	Nº Molinos próximos a vías pecuarias	POTENCIA Nominal (KW)	POTENCIA Total aprobada (MW)	POTENCIA TOTAL instalada (MW)
Yerga I	Funcionamiento	2000	37	37	37		26	660	24,42	24,42
Yerga II	Funcionamiento	2002	36	36	36		11	850	30,6	30,6
Cabimónteros	Funcionamiento	2001	75	75	75		62	660	49,5	49,5
Gatún	Funcionamiento	2002	33	33	8	2	2	1500	49,5	49,5
Gatún II	Funcionamiento	2003	16	11	11			1500	24	16,5
Escurnillo	Funcionamiento	2002	33	33	33		4	1500	49,5	49,5
Fréjano Enciso	Funcionamiento	2005	35	35	26	9		8,50	29,75	29,75
Grávalos	D.I.A.		23					900	20,7	
Igea	D.I.A.		25					2000	50	
Alcarama I	Funcionamiento	2003	8	8	8		2	850	6,8	6,8
Alcarama II	Funcionamiento	2003	53	53	43		7	850	45,05	45,05
Larriba-Hormillos	En construcción		16	16				2000	32	32
Las Planas	D.I.A.		33					1500	49,5	
Munilla-La Santa	Funcionamiento	2004	23	18				2000	46	36
Raposeras	Funcionamiento		26	26				1560	40,56	40,56
La Senda	Sin D.I.A.		25					1500	37,5	
TOTAL			497	381					585,38	410,18

Tabla 1. Cuadro resumen de parques eólicos

AÑO	1998	1998	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
Nº Expedientes	1	4	4	4	7	3	4	27

Tabla 2. Relación de expedientes de ocupación relativos a parques eólicos en La Rioja.

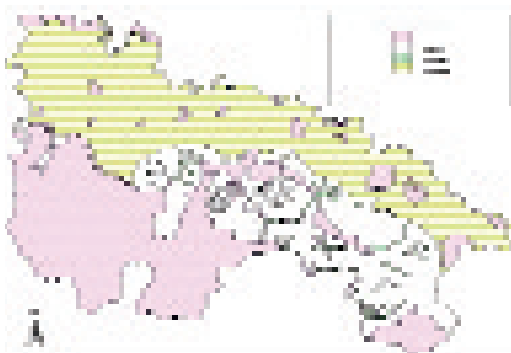


Figura 1.
Afecciones medioambientales
Parques eólicos de La Rioja

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

Las vías pecuarias en la legislación sectorial: Las vías pecuarias como infraestructura, como recurso turístico, como espacio natural y como bien cultural

Miren Sarasibar Iriarte

**Becaria del Programa Nacional de Formación del Profesorado Universitario
(Área de Derecho Administrativo- Universidad Pública de Navarra)**

INTRODUCCIÓN

Las vías pecuarias definidas como “las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero” han sido reguladas por un grupo normativo encabezado por la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias. Pero, además de esta ley y las leyes autonómicas de desarrollo (Extremadura, Navarra, Madrid, La Rioja, Andalucía y Castilla- La Mancha), las vías pecuarias se encuentran afectadas por una normativa sectorial muy diversa, en ocasiones sólo conocida en cada uno de los sectores de aplicación.

Esta normativa sectorial que dota a las vías pecuarias de una regulación adicional a la específica y general contenida en la Ley de Vías Pecuarias es muy heterogénea. Básicamente, puede agruparse en cuatro grandes ámbitos en la que se contempla a las vías pecuarias de distintas maneras: las vías pecuarias como infraestructura, como recurso turístico, como espacio natural protegido y como bien cultural.

LAS VIAS PECUARIAS COMO INFRAESTRUCTURA

Las funciones y usos que pueden desempeñar las vías pecuarias aparecen mencionados en el Título II de la Ley de vías pecuarias (LVP, en adelante). Uno de estos usos que se pueden realizar son los usos compatibles, que son “aquellos usos tradicionales que, siendo de carácter agrícola y no teniendo la naturaleza jurídica de la ocupación, puedan ejercitarse en armonía con el tránsito ganadero” (art. 16.1). En relación con esto, se regula el uso de vehículos y maquinaria agrícola que están permitidos siempre y cuando respeten la prioridad de paso de los ganados, evitando el desvío de éstos o la interrupción prolongada de su marcha.

Excepcionalmente, se prevé que las CCAA puedan autorizar la circulación de vehículos motorizados con fines distintos a los agrícolas para un uso específico y concreto, salvo aquellos casos en los que transite ganado y para las vías pecuarias que destaquen por su valor ecológico y cultural.

Esta regulación estatal no es modificada ni ampliada prácticamente nada por la normativa autonómica sobre vías pecuarias. Únicamente la Ley Foral de vías pecuarias de Navarra, amplía el supuesto al incluir “y sin deterioro de la vía pecuaria” (art. 15.1) y el Reglamento andaluz de vías pecuarias añade “y los valores ambientales, favoreciendo la regeneración ecológica de la vía pecuaria” (art. 55).

Por lo tanto, una de las manifestaciones que tienen las vías pecuarias de funcionar como infraestructura es la de servir como vía de comunicación para vehículos agrícolas. Pero además las vías pecuarias como infraestructura de comunicación están reguladas en

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

la normativa sobre acceso de vehículos motorizados en el medio natural, sobre tráfico y en materia urbanística.

2.1. Acceso de vehículos motorizados en el medio natural

Quedando claro que el uso prioritario de las vías pecuarias es el paso del ganado, existen otros usos o actividades que se pueden desarrollar y que deben ser controlados. Un ejemplo de esto es la circulación de vehículos a motor. La Ley de vías pecuarias de Madrid, Ley 8/1998, de 15 de junio, se refiere expresamente a este tema al incluir la limitación de velocidad a 20 km/h en las vías pecuarias (art. 42) y la previsión de que el desplazamiento de vehículos por esas vías deberá realizarse por las rodadas existentes, evitando que el pastizal y la vegetación existente se destruya (art. 31.2).

En la normativa sobre acceso de vehículos motorizados en medio natural aparecen mencionadas las vías pecuarias por constituir un enclave natural merecedor de una protección y que por motivo de estas prácticas pueden verse muy perjudicadas. En la Ley 9/1995, sobre el acceso motorizado al medio natural en Cataluña, se establece que la circulación motorizada en caminos rurales y pistas forestales está prohibida porque con esa medida se pretende preservar los valores naturales de los espacios afectados. Dicha previsión legal está desarrollada en el Decreto 166/1998, de 8 de julio, el cual prevé la prohibición de vehículos motorizados campo a través, por todos los terrenos agrícolas, forestales, caminos rurales y en concreto, por el conjunto de caminos rurales, caminos y pistas forestales, caminos de herradura, senderos y veredas. Asimismo se extiende tal prohibición por los caminos ganaderos [“los caminos seguidos tradicionalmente por el ganado trashumante en sus desplazamientos periódicos para el aprovechamiento de los pastos naturales”- artículo 2.2. e)], que no coincidan con viales de libre circulación, excepto para vehículos destinados a actividades ganaderas o a servicios públicos. Por lo tanto, las vías pecuarias deben entenderse incluidas en ese precepto y es una muestra de cómo la legislación en esta materia les concede una atención y una protección especial.

Igualmente, la Ley 9/1999, de 26 de mayo sobre conservación de la naturaleza en Castilla- La Mancha, hace referencia no tanto al acceso de vehículos motorizados, sino a la práctica de usos recreativos o deportivos sobre las vías pecuarias, los cuales podrán ser “limitados en aquellos casos en los que resulte incompatible con la protección de los ecosistemas sensibles o especies amenazadas” (art. 24.3). En desarrollo de dicha ley, el Decreto 34/2000, de 29 de febrero, regula la práctica de la acampada, el uso recreativo y el acceso de vehículos motorizados. En concreto, se establece que la acampada libre está prohibida en los tramos de vías pecuarias que limiten con terrenos forestales (art. 5.1). Respecto a los vehículos motorizados, también se prohíbe su acceso a las vías pecuarias así como realizar acciones que dañen a las mismas.

En la normativa de Madrid sobre este aspecto, el Decreto 11/1988, de 27 de octubre, establece que la circulación de vehículos a motor en los montes a cargo de esta Comunidad se limita a las vías de tránsito autorizadas y a las áreas acondicionadas con la correspondiente señalización. Excepcionalmente, se permite el acceso de esos vehículos y la práctica de deportes u otras actividades siempre que se tomen las medidas de protección necesarias para que los valores naturales del monte no resulten dañados. En este

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

mismo sentido también lo hace el Decreto 96/1990, de 26 de junio, sobre circulación y práctica de deportes con vehículos a motor de Aragón.

En Navarra, expresamente la figura de las vías pecuarias aparece mencionada en primer lugar, en el Decreto Foral 36/1994, de 14 de febrero, por el que se regula la práctica de actividades organizadas motorizadas y la circulación libre de vehículos de motor en suelo no urbanizable. Es en el artículo 8 donde se menciona la exclusión de ese tipo de actividades tanto organizadas como libres cuando discurran por espacios como las Cañadas, entre otros. Y en segundo lugar, también en el Decreto 4/1995, de 12 de enero, sobre circulación y práctica de pruebas motorizadas en montes y vías pecuarias, de Castilla y León. Se establece que los vehículos que transiten por vías pecuarias en su tránsito por los montes deberán disponer de un dispositivo silenciador propio de su homologación y con la instalación de dispositivos matachispas o ceniceros tal como establece la legislación sobre incendios forestales.

Asimismo, se encuentran limitaciones de este tipo al regular la práctica del senderismo en el Decreto 64/1998, de 20 de noviembre, de La Rioja, al establecer que en los “senderos autorizados no se permitirá el uso de vehículos a motor, con la excepción de aquellos tramos que discurran por una pista forestal o vías pecuarias en donde esté permitida la circulación de vehículos a motor según la legislación vigente” (art. 8.2).

2.2. Las interferencias de la materia de tráfico en el régimen de las vías pecuarias

Otro sector que guarda relación con las vías pecuarias es el de tráfico, ya que por norma general, el paso de los ganados por las vías pecuarias es libre e incondicionado pero sin embargo, existen ciertas limitaciones que aparecen reguladas en el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y en el Reglamento General de Circulación (Real Decreto 13/1992, de 17 de enero). En primer lugar, cabe destacar el art. 50 del R.D Legislativo que establece que en carreteras, salvo en autopistas o autovías, “sólo se permitirá el tránsito de animales de tiro, carga o silla, cabezas de ganado aisladas, en manada o rebaño, cuando no exista itinerario practicable por vía pecuaria y siempre que vayan custodiados por una persona. Dicho tránsito se efectuará por vía alternativa que tenga menor intensidad de circulación de vehículos”.

En segundo lugar, es importante destacar que a pesar de que la regla general es la prioridad de paso del vehículo, en el caso de las cañadas debidamente señalizadas, cuando un vehículo vaya a girar para entrar en otra vía y haya animales cruzándola aunque no exista paso para ellos o cuando un vehículo cruce el arcén por el que estén circulando animales que no dispongan de cañada, la prioridad es de los animales frente a los vehículos (arts. 38.4 y 23.4).

En conclusión, de esta normativa sobre tráfico se puede deducir que “la inexistencia de cañadas permite la circulación de animales por las carreteras, y la existencia de una cañada que cruza una carretera priva de la prioridad de paso a los vehículos y se la otorga a los ganados” (ALENZA, 2001, p. 470). Eso sí, esta prioridad de paso en las cañadas depende de la correcta señalización de las mismas acompañada de una señal limitativa de la velocidad en ese tramo.

2.3 Implicaciones urbanísticas en las vías pecuarias

En último lugar, la normativa urbanística también afecta a las vías pecuarias. La LVP establece que “en las zonas objeto de cualquier forma de ordenación territorial, en nuevo trazado que, en su caso, haya de realizarse, deberá asegurarse con carácter previo al mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios y la continuidad de los trazados, junto con el tránsito ganadero, así como los demás usos compatibles y complementarios de aquél” (art. 12).

En especial, destaca en primer lugar, la Ley Foral 35/2002, de 20 de diciembre, de ordenación del territorio y urbanismo de Navarra, porque contempla el tratamiento de las vías pecuarias en el contexto del urbanismo. Al exponer el régimen del suelo no urbanizable, se establece que “para los caminos públicos y para los Itinerarios de Interés, como las vías pecuarias, o el Camino de Santiago, que no tengan delimitada zona de servidumbre en su normativa específica, se establece una zona de servidumbre de tres metros medidos desde el borde de dichos caminos” (art. 112.2).

Con esta previsión que realiza la Ley Foral, se demuestra por parte del legislador un interés por el cuidado, preservación y protección de las vías pecuarias, que no se repite en el resto de normas urbanísticas autonómicas. El establecimiento de esa servidumbre por parte de la Ley Foral es muy positivo puesto que la existencia de las vías pecuarias y la posibilidad de que éstas realicen sus funciones sin impedimento alguno, puede verse impedida o limitada por las construcciones y actividades que se lleven a cabo en las fincas colindantes. Cabe advertir que tanto los caminos como los itinerarios son bienes de dominio público y en su mayoría están ubicados en el suelo no urbanizable de protección, con la posibilidad de que algunos tramos de las mismas se sitúen en suelo urbano lo cual haría innecesaria dicha servidumbre (ALENZA, 2004, pp. 363- 432).

Por su parte, la Ley 5/1999, de 8 de abril, de Castilla y León, establece que no se permite en suelo rústico que las construcciones e instalaciones de nueva planta, o la ampliación de las existentes, o los cierres de parcela se sitúen a menos de tres metros del límite exterior de los caminos, cañadas y demás vías públicas, o si dicho límite no estuviera definido, a menos de cuatro metros del eje de las citadas vías (art. 24.3).

En segundo lugar, en otras Comunidades Autónomas, no existe una referencia tan clara y directa a las vías pecuarias, remitiéndose únicamente a mencionar a los caminos rurales o caminos rústicos, sin mencionar expresamente a las cañadas. Es el caso por ejemplo, de la legislación de Castilla-La Mancha, Andalucía, Valencia, La Rioja y Cataluña.

Y existe un tercer grupo de Comunidades Autónomas que sin mencionar expresamente el término de “vías pecuarias”, se refiere a “caminos de trayecto pintoresco”, en los cuales pueden integrarse las vías pecuarias, sin perjuicio de un análisis caso por caso para comprobar que realmente sea así. Así lo hace la legislación de Asturias, Cantabria y Galicia.

La conclusión de esta exposición de la normativa urbanística es que ésta se configura como una norma protectora de las vías pecuarias, ya que establece límites sobre los usos de los caminos y, en ocasiones, sobre las fincas colindantes. De hecho, lo realmente importante es que las vías pecuarias sean consideradas como un elemento más en el

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

planeamiento urbanístico a las que hay que dedicar atención y un régimen de protección adecuado. El suelo de las vías pecuarias forma parte del dominio público y por lo tanto, debe ser un suelo rústico o no urbanizable. Cabe advertir, no obstante, que aunque se clasificara como urbanizable o urbano no supondría la desaparición de las mismas siempre y cuando se respetasen las funciones a ellas encomendadas. De ahí la trascendencia del planeamiento urbanístico por ser decisivo para instaurar unas medidas que tiendan a conservar las vías pecuarias y evitar por lo tanto, que se vean dañadas incluso hasta llegar a su desaparición.

LAS VÍAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN TURÍSTICA

3.1. Las vías pecuarias como recurso turístico

Entre las funciones que pueden desempeñar las vías pecuarias, se encuentra la función recreativa o de ocio, lo cual resulta de gran utilidad y atracción para la sociedad, ya que son vistas por el hombre urbano como una vía de escape donde poder disfrutar del espacio natural y realizar actividades al aire libre. Estas ideas están recogidas en la exposición de motivos de la LVP y también en el articulado de la ley al exponer, por ejemplo, los usos complementarios de las vías pecuarias (“el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada...” - art. 17.1 de la LVP). Estos usos y actividades son libres, sin necesidad de una autorización legal pero respetando en todo momento la prioridad del tránsito pecuario y los valores ambientales de las mismas. Esa autorización será necesaria cuando se trate de actividades deportivas organizadas, pruebas u otras competiciones (ALENZA, 2002, pp. 23-48).

Esas dos funciones que pueden desempeñar las vías pecuarias en relación con el ocio y recreo, permite afirmar la clara vinculación de las cañadas con el turismo rural, y en consecuencia, su calificativo como recurso turístico. Su consideración como vías verdes para el esparcimiento (ALENZA, 2000, pp. 227-259) implica que la legislación en materia de turismo contemple la figura de las vías pecuarias como un recurso más, merecedor por lo tanto de una protección por parte de esa normativa sectorial (cabe citar como ejemplo, la creación de la Red de Itinerarios Verdes de La Rioja en la Ley 5/2003, de 26 de marzo).

En las distintas normas turísticas autonómicas, se hace referencia a los recursos turísticos y son definidos como “todos los bienes, costumbres, tradiciones, usos, patrimonio cultural, etnológico, geográfico y natural, así como la infraestructura alojativa de servicios y cualquier otra aportación de las empresas turísticas” (art. 25 de la Ley 5/1999, de 24 de marzo, de Turismo de Cantabria) o “se consideran recursos turísticos los elementos del patrimonio natural, geográfico y cultural de la Comunidad Foral de Navarra, sus usos, costumbres y tradiciones, así como la infraestructura de alojamiento y de restauración y cualquier otra aportación de las empresas turísticas” (art. 35 de la Ley Foral 7/2003, de 14 de febrero, de Turismo de Navarra). En esta línea describen el resto de Comunidades Autónomas los recursos turísticos [art. 5.2. de la Ley 9/1997, de 21 de agosto, de Turismo de Galicia y art. 2.3. de la Ley 6/1994, de 16 de marzo, de Turismo del País Vasco].

Parece claro que las vías pecuarias pueden considerarse incluidas en dicha definición, por lo que deben establecerse las medidas y políticas necesarias para que la función de las mismas como recursos turísticos se potencie y sirva, por ejemplo, para el desarrollo del turismo rural (HERRAIZ, 2000, pp. 420-423).

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

Otro de los aspectos que tratan las distintas CCAA en relación con la materia del turismo es la necesidad y conveniencia de llevar a cabo un desarrollo turístico sostenible, es decir, que las distintas actividades turísticas deben realizarse con sujeción a la normativa ambiental y respetando el patrimonio etnográfico, histórico y natural (es el caso de la Ley 3/1998, de 21 de mayo, de Valencia, la Ley 13/2002, de 21 de junio, de Cataluña, la Ley 10/1997, de 19 de diciembre, de Castilla León, la Ley 2/1997, de 20 de marzo, de Extremadura y la Ley 12/1999, de 15 de diciembre, de Andalucía). En general, la normativa autonómica turística se ha esforzado en crear instrumentos con el objetivo, por ejemplo, de promover proyectos sectoriales de infraestructura turística y programas para la protección del entorno medioambiental y de los espacios físicos con idéntica vocación (art. 14 de la Ley 9/1997, de 21 de agosto, de Galicia), o mediante la creación de Planes Turísticos Comarcales y Planes Estratégicos de Acción Turística Integrada (arts. 51 y 52 de la Ley 2/1997, de 20 de marzo, de Extremadura).

Tanto la Ley 9/1997, de 21 de agosto, de Galicia, como la Ley 7/2001, de 22 de junio, de Asturias, al exponer el ejercicio de las actividades turísticas, hacen referencia a las vías pecuarias aunque utilizando otro término que es el de “caminos de trayecto pintoresco”. En ambos casos, la inclusión de los mismos viene dada para protegerlos de los edificios, muros, cierres y otras instalaciones que limiten el campo visual para contemplar las bellezas naturales o que rompan la armonía del paisaje (arts. 21.3 y 12.1, respectivamente).

3.2. El senderismo

La LVP contempla como un uso compatible de las vías pecuarias el senderismo. Por ello, la regulación de esta actividad también incide en las vías pecuarias. El Decreto 20/2002, es el encargado de regular el Turismo en Andalucía y menciona expresamente a las vías pecuarias, el referirse a los senderos y caminos rurales (arts 32-34). Éstos se consideran recursos turísticos y facilitan el desarrollo de actividades deportivas, recreativas o culturales (art. 32.2). Por ello, en Andalucía se crea la Red Andaluza de Itinerarios la cual será promocionada por la Administración concediendo especial relevancia a los espacios naturales protegidos, a las vías pecuarias y a los terrenos forestales que atraviesen por ella (art. 33). La importancia que concede esta Ley turística andaluza a estos senderos es tal, que se podrán declarar de “interés turístico nacional aquellas rutas o caminos que supongan una manifestación de tradición popular y tengan una especial importancia como atractivo turístico” (art. 34).

Por lo tanto, los senderos (vías pecuarias, caminos, sendas o cañadas) son concebidos también como un recurso turístico y también existe normativa que regula los usos de esta práctica. Al igual que el caso andaluz, en Canarias, mediante el Decreto 11/2005, de 15 de febrero, se crea la Red Canaria de Senderos, la cual está “integrada por todos aquellos itinerarios que, localizándose durante la mayor parte de su recorrido en el medio natural y siguiendo en lo posible sendas, cañadas, caminos reales, rutas de peregrinación y pistas forestales, sean homologados y reconocidos...” (art. 3.1). Igualmente lo contemplan, por citar algunos casos, Valencia, el País Vasco, La Rioja y Cantabria.

La práctica del senderismo como actividad turística y recreativa está limitada o condicionada en la legislación autonómica con el fin último de promover el disfrute respetuoso

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

con la naturaleza como espacio de cultura y de ocio, para facilitar el acceso al disfrute de la naturaleza a personas de cualquier edad y con limitaciones físicas o sensoriales (art. 3 del Decreto 59/1998, de 9 de octubre de Asturias y art. 2 del Decreto 179/2004, de 24 de septiembre, de Valencia). Igualmente, deben protegerse y conservarse las antiguas vías de comunicación y sus valores históricos, artísticos, monumentales, etnográficos y ecológicos. Otro de los límites que se debe tener en cuenta y así lo establece el Decreto 64/1998 de La Rioja, es que “en el caso de que los senderos coincidan con vías pecuarias, siempre tendrá prioridad el tránsito de los ganados” (art. 8.1). Por lo tanto, el senderismo está fomentado por las Administraciones como una actividad positiva y saludable, pero para su correcto funcionamiento y para salvaguardar y proteger los senderos se establecen ciertos límites.

Como conclusión a este apartado, es importante recalcar la consideración de las vías pecuarias como un recurso turístico, lo cual obliga a tomar las oportunas medidas de protección y conservación para que la integridad física y los valores naturales innatos a todas ellas sean respetados en todo momento, para no obviar la principal función de las cañadas que es el tránsito ganadero. Teniendo clara esta premisa, las funciones complementarias que puedan ejercer son admisibles, tal como dispone la legislación sobre vías pecuarias, si son ejercidas de modo respetuoso con las características propias de las mismas, lo cual obliga a prestar atención a la intensidad y peligrosidad de la actividad en cuestión. En definitiva, la política turística aconsejable es aquella que tiende a la sostenibilidad, armonizando la protección ambiental y el desarrollo económico, y esta línea de actuación también beneficia a las vías pecuarias (HERRAIZ, 1999, pp. 285-317).

4. LAS VIAS PECUARIAS COMO ESPACIO NATURAL PROTEGIDO

4.1. Las vías pecuarias y la legislación de espacios naturales protegidos

El punto de partida se encuentra en la LVP y más en concreto en su disposición adicional tercera, al establecer que “el uso que se dé a las vías pecuarias o a los tramos de las mismas que atraviesen el terreno ocupado por un Parque o una Reserva Natural está determinado por el Plan de Ordenación de los Recursos Naturales, y además en el caso de los Parques, por el Plan Rector de Uso y Gestión, aunque siempre se asegurará el mantenimiento de la integridad superficial de las vías, la idoneidad de los itinerarios, de los trazados, junto con la continuidad del tránsito ganadero y de los demás usos compatibles y complementarios con aquél”. Con este precepto, al igual que también lo hace la legislación autonómica sobre vías pecuarias, se quiere poner de manifiesto que las funciones y características de las vías pecuarias no se ven perjudicadas o ignoradas por el hecho de atravesar esos espacios naturales. Por regla general, esos usos propios de las vías pecuarias se respetan por la importante función de ser auténticas vías de comunicación interiores.

Yendo todavía más lejos, hay que afirmar que las vías pecuarias son auténticos espacios naturales protegidos, por sus valores ambientales y culturales, asemejándose a la figura del Paisaje Protegido (“lugar concreto del medio natural que, por sus valores estéticos y culturales, sean merecedores de una protección especial”- art. 17 de la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de conservación de los espacios naturales y de la flora y fauna

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

silvestre). Además de la protección de las vías pecuarias mediante la legislación estatal de espacios naturales, también parece conveniente hacerlo a través de la Red Natura 2000, que es una red ecológica europea coherente de zonas especiales de conservación, creada por la Directiva 92/43/CEE, de 21 de mayo, del Consejo, sobre conservación de los hábitats naturales y de la flora y fauna silvestres.

Un ejemplo que demuestra que las vías pecuarias pueden contribuir a la mejora de la Red Natura 2000 lo constituye el Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, al exponer que “con el fin de mejorar la coherencia ecológica de la Red Natura 2000, las Administraciones Públicas competentes se esforzarán por fomentar la gestión de aquellos elementos del paisaje que revistan primordial importancia para la fauna y la flora silvestres y en particular las que, por su estructura lineal y continua, como son las vías pecuarias...” (art. 7).

La normativa autonómica sobre espacios naturales también contempla a las vías pecuarias como elementos integrantes de la naturaleza y en consecuencia, también deben ser objeto de regulación y protección por este sector. Es el caso por ejemplo de la Ley Foral 9/1996, de 17 de junio, sobre espacios naturales de Navarra, que regula las Áreas Naturales Recreativas como “espacios con ciertos valores naturales o paisajísticos que se declaran como tales para constituir lugares de recreo, descanso o esparcimiento al aire libre de modo compatible con la conservación de la naturaleza y la educación ambiental” [art. 3 d)], o el caso de la Ley 9/1999, de 26 de mayo de Castilla La Mancha al definir paisajes protegidos como “paisajes agrarios tradicionales y extensivos de dehesas, praderas de diente, prados de siega y estepas cerealistas, que adicionalmente a su valoración estética y cultural, contribuyan a la conservación de una parte de la biodiversidad de la Región” (art. 46.2).

Con la Ley 8/1991, de 10 de mayo, de Castilla y León, se alude expresamente a las vías pecuarias de interés especial como una de las “zonas naturales de interés especial” que alude dicha norma en el art. 44.1 (“espacios en los que, sin perjuicio de la presencia de elementos artificiales e intervención humana, siguen dominando los elementos y procesos ecológicos naturales, prevaleciendo el carácter natural del área y que están sometidos a un régimen de protección específico en virtud de la legislación sectorial vigente en materia de gestión de recursos naturales”). Por lo tanto, las vías pecuarias podrán ser declaradas de interés especial en aquellos “tramos de cañadas, cordeles, descansaderos y veredas, que ofrezcan recursos para la educación, recreo y contacto de la población con la naturaleza” (art. 52).

Del mismo modo, también incluye dentro de su articulado a las vías pecuarias la Ley 8/1998, de 26 de junio de Extremadura, con la figura de los corredores ecológicos y de biodiversidad (art. 22), y más concretamente los corredores ecoculturales, que son descritos como “las cañadas y otras vías pecuarias, atendiendo, entre otros criterios, a su ubicación, grado de conservación, utilización originaria y usos alternativos, podrán tener la consideración de Corredores Ecoculturales (o Ecoitinerarios)” (art. 26.1). Y por último, la Comunidad Valenciana en su normativa sobre espacios naturales protegidos, la Ley 11/1994, de 27 de diciembre, también menciona a las vías pecuarias como un espacio natural a tener en cuenta y lo incluye en el apartado “protección de otras áreas”. La alu-

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

sión que se realiza es la designación como de interés natural a aquellas vías pecuarias que resultan de interés para fines de conservación de la naturaleza, educativos o recreativos, y en particular, las que puedan servir para conectar los distintos espacios naturales protegidos” (art. 17.1). Seguidamente se advierte que las vías pecuarias que hayan sido designadas de interés natural no se pueden enajenar ni destinarse a otros usos distintos, incluso en el caso de que hubieran perdido su utilidad para el tránsito de ganados o las comunicaciones agrarias (art. 17.2).

4.2. La protección de las vías pecuarias en la legislación de caza

En relación con los espacios naturales, existen ciertas actividades que encuentran limitaciones en su realización y más si el espacio en el que se desarrolla es una vía pecuaria. Es lo que ocurre con la actividad cinegética o la caza. En la normativa estatal y autonómica que regula esta actividad, existen alusiones a las cañadas en dos supuestos. El primero de ellos al describir los cotos de caza y el segundo al definir las zonas de seguridad. En cuanto al primer aspecto, en la Ley 5/2002, de 4 de abril, de Aragón (art. 15), en la Ley 7/2003, de 12 de noviembre de Murcia (art. 14), en la Ley 4/1996, de 12 de julio, de Castilla y León (art. 21) y en la Ley 2/1993, de 15 de julio, de Castilla La Mancha (art. 54), se establece que el coto de caza no se verá interrumpido por la presencia de una vía pecuaria en ese espacio, sin perjuicio de la normativa específica sobre el uso del dominio público y de las zonas de seguridad.

Por lo tanto, es obligado conocer qué espacios reciben el calificativo de “zonas de seguridad”. Este es un aspecto tratado tanto en la Ley 1/1970, de 4 de abril, de caza en su art. 13.2, como en las distintas normas autonómicas. En definitiva, con la delimitación de estas zonas de seguridad, se impone la prohibición del uso de las armas de caza en esas zonas porque puede perjudicar al ganado o a su normal pastoreo e incluso llevar el arma descargada cuando se transite por ellas. Es decir, la caza puede perjudicar o incluso impedir el normal desarrollo de la principal función de las vías pecuarias, que es la actividad de pastoreo, por lo que es necesario establecer unos límites (Aragón, Murcia, Valencia, Extremadura, La Rioja, Castilla y León, Murcia, Castilla-La Mancha, Navarra). En otras Comunidades Autónomas, no se menciona expresamente a las vías pecuarias, sino que únicamente se refieren a caminos o vías públicas (Canarias, Galicia y Asturias).

También se establece que en las carreteras, caminos y vías pecuarias, así como en los cauces de los ríos, arroyos y canales que atraviesen o limiten terrenos sometidos a régimen cinegético especial, el ejercicio de la caza deberá ser autorizado (art. 20.4 de la Ley 1/1970, de 4 de abril, art. 24.2 de la Ley 8/1990, de 21 de diciembre, de Extremadura, art. 21.7 de la Ley 9/1998, de 2 de junio, de La Rioja, art. 28.7 de la Ley 4/1996, de 12 de julio, de Castilla y León y art. 56.6 de la Ley 2/1993, de 15 de julio, de Castilla La Mancha). Como especialidad, cabe citar en este punto, el Registro de Espacios Cinegéticos creado por la Ley 13/2004, de 27 de diciembre, de Valencia, en el que además de incluir las características y cartografía de los espacios cinegéticos declarados o habilitados para las modalidades deportivas de la caza, se hace especial referencia a las vías pecuarias o caminos de dominio público que los atraviesen o con los que colinden (art. 20).

Además de esas dos menciones a los cotos de caza y a la existencia de las zonas de seguridad, en algunas normas autonómicas sobre caza se tipifica como infracción el

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

incumplimiento de las normas sobre caza en algunos espacios, siendo uno de ellos las vías pecuarias. En primer lugar, se considera infracción grave el ejercitar la actividad de la caza sin cumplir la autorización otorgada en los márgenes de carreteras, caminos, vías pecuarias, entre otros (art. 91.5ª de la Ley 19/2001, de 14 de diciembre, que modifica a la Ley 8/1990, de 21 de diciembre, de Extremadura, que en ese precepto concreto, esa infracción la calificaba como leve). En segundo lugar, se establece que se considera infracción leve el incumplimiento de normas sobre caza en las vías pecuarias (art. 114.3 de la Ley 7/1995, de 21 de abril, de Murcia y art. 116.3 de la Ley Foral 2/1993, de 5 de marzo, de Navarra).

En conclusión, la legislación cinegética también vela por el cuidado y protección de las vías pecuarias bien mediante la creación de unas zonas de seguridad que sirven de preservación ante posibles daños o bien mediante el derecho administrativo sancionador con el que se reprime o castiga al particular que ha incumplido esas normas, para que en último lugar, las vías pecuarias no se vean afectadas lo más mínimo por la realización de estas actividades de caza.

5. LAS VIAS PECUARIAS COMO BIEN CULTURAL

Esta función encomendada a las vías pecuarias ya ha sido plasmada en la exposición de motivos de la LVP ante la evidencia de la importancia histórica y cultural que los caminos rurales han tenido (“convierte a la red de vías pecuarias con sus elementos culturales anexos en un legado histórico de interés capital, único en Europa”). Por ello, ante la relevancia que en ese ámbito han adquirido, se ha planteado que aquellas cañadas o algunos tramos de ellas que posean un verdadero interés histórico-cultural sean declaradas de Interés Cultural, tal como dispone la normativa sobre Patrimonio Histórico. Esta idea ya fue recogida por la Ley madrileña sobre vías pecuarias que contempla la declaración de vía pecuaria de interés cultural a aquéllas que posean un especial valor cultural o recreativo. Esta norma también establece que no podrán desafectarse ni destinarse a usos distintos aquellas vías pecuarias que por su especial valor cultural o recreativo fuesen declaradas de interés cultural (art. 9.3 de la Ley 8/1998, de 15 de junio).

En la normativa estatal y autonómica sobre patrimonio histórico (por ejemplo, La Rioja, Extremadura, Madrid, Cantabria, Aragón, Canarias, Andalucía, País Vasco y Baleares) se hace referencia a los bienes que integran el patrimonio cultural, histórico y artístico. Y como una categoría de esos bienes está los Bienes de Interés Cultural, que a su vez están integrados por Monumentos, Conjuntos Históricos, Jardines Históricos, etc.

La similitud que puede guardar el Camino de Santiago con las vías pecuarias se encuentra en que se trata de un conjunto de cañadas, cordeles, veredas, etc. que suponen una estructura física representativa de la evolución de la comunidad humana por ser testimonio de la cultura o constituir un valor de uso y disfrute para la colectividad. Estas son las notas que se requieren para poder hablar de Conjunto Histórico (art. 15.3 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español). Sin embargo, la figura de las vías pecuarias no termina de encajar en dicha figura porque en la Ley de Patrimonio Histórico se exige igualmente que se trate de un conjunto de bienes inmuebles que formen una unidad de asentamiento. Este punto es el que más debate ha suscitado porque por un

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

lado, se considera que la existencia de una Red Nacional de Vías Pecuarias ya es un signo decisivo que demuestra esa unidad necesaria (HERRAIZ, 1998, pp. 239-256) y por otro lado, se argumenta que la realidad demuestra que existe gran desconexión entre las distintas vías pecuarias existentes en España e incluso el desconocimiento de la existencia de algunas y de los concretos itinerarios y la poca relevancia cultural de otras, lo cual parece oportuno que la calificación de Conjunto Histórico sólo debería otorgarse a aquellas que realmente acrediten un interés histórico- cultural (ALENZA, 2001, pp. 457-459).

Parece por lo tanto, que cualquier vía pecuaria no puede ser calificada como Bien de Interés Cultural o como Conjunto Histórico, puesto que para tal denominación se exige que reúna ciertas características, siendo la principal que revista cierta relevancia histórica o cultural. Y este requisito es difícilmente aplicable a cada una de las vías pecuarias de España. Por otra parte, es cierto que tal denominación supondría que las vías pecuarias se beneficiarían de un régimen de protección mayor por parte de otro sector normativo, el del Patrimonio Histórico y Cultural, pero lo lógico es conceder tal régimen a aquellas vías pecuarias que realmente sean un símbolo histórico o cultural y no a todas ellas sin discriminación alguna.

Si las vías pecuarias tienen un difícil encaje en la categoría de bien cultural, no ocurre lo mismo con el reconocimiento de su valor cultural a través de otras figuras patrocinadas por organismos internacionales (UNESCO, Consejo de Europa) [BALLESTER, 2003, pp. 419- 425]. Estas figuras (Patrimonio de la Humanidad o Patrimonio Cultural Europeo) tienen la ventaja de distinguir en el ámbito internacional el valor cultural de las vías pecuarias, sin imponer un régimen de utilización y protección tan riguroso y complejo como el previsto en la legislación española para los bienes de interés cultural.

6. CONCLUSIONES

A la vista de la exposición realizada, pueden extraerse las siguientes conclusiones:

1ª- La normativa sectorial analizada refuerza la naturaleza de las vías pecuarias como bien de dominio público de las Comunidades Autónomas afectado a diferentes fines públicos, como puede ser el ambiental, cultural, recreativo y turístico. De esta manera se afianzan las funciones encomendadas a las vías pecuarias por la legislación específica.

2ª- La normativa sectorial también sirve de complemento a la normativa propia sobre vías pecuarias en cuanto que amplía los usos propios y naturales de las vías pecuarias, que en definitiva son el tránsito de los ganados y la comunicación entre distintas zonas, a otros más diversos, como puede ser el de recurso turístico, el de bien de interés cultural o el de un espacio natural donde poder realizar actividades de ocio y recreo.

3ª- La normativa sectorial ofrece un nivel de protección adicional a las vías pecuarias ya que en cada sector analizado, como el urbanístico, el turístico, el cinegético, el de tráfico, el de espacios naturales, etc. prevé una serie de medidas que benefician y protegen a las vías pecuarias que consisten fundamentalmente en la imposición de límites y restricciones en la realización de dichas actividades, para que las cañadas no resulten perjudicadas en ningún momento.

4ª- La ejecución de la legislación sectorial estudiada (salvo tráfico) es- al igual que la ejecución de la legislación de vías pecuarias- competencia de las CCAA por lo que no se

LAS VIAS PECUARIAS EN LA LEGISLACIÓN SECTORIAL

producirán conflictos competenciales interadministrativos. Sin embargo, las competencias autonómicas pueden recaer sobre órganos distintos (medio ambiente, turismo, obras públicas, agricultura, urbanismo, etc.) por lo que para evitar los conflictos competenciales interorgánicos y la descoordinación de políticas que perjudiquen a las vías pecuarias, deberán acentuarse la colaboración y coordinación interadministrativa.

Resumen

La comunicación versa sobre el tratamiento que la legislación sectorial ofrece a las vías pecuarias y en concreto en los sectores de urbanismo, tráfico, turismo, espacios naturales, cinegético y patrimonio histórico y cultural, para concluir que el resultado de tal regulación es el aumento en el régimen de protección y la existencia de diversidad de usos ya afirmados en la normativa específica sobre vías pecuarias.

Palabras clave

Suelo no urbanizable, tráfico, senderismo, turismo rural y patrimonio histórico.

Bibliografía

ALENZA GARCÍA, J. F., “Turismo y Derecho Ambiental, con especial referencia al turismo en espacios naturales”, en el vol. col. BLANQUER, D., Turismo-III Congreso Universidad y Empresa, ed. Tirant Lo Blanch, Valencia, 2000, pp. 227-259.

ALENZA GARCÍA, J. F., Vías pecuarias, ed. Civitas, Madrid, 2001.

ALENZA GARCÍA, J. F., “Turismo y caminos de la naturaleza”, Panorama jurídico de las Administraciones Públicas en el siglo XXI. Homenaje al Profesor Eduardo Roca Roca, ed. INAP/BOE, Madrid, 2002, pp. 23-48.

ALENZA GARCÍA, J. F., “Régimen urbanístico del suelo (II): suelo no urbanizable”, en el vol. col. RAZQUIN LIZARRAGA, M. M^a y ALENZA GARCIA, J. F. (Dir.), Derecho urbanístico de Navarra, ed. Gobierno de Navarra, Pamplona, 2004, pp. 363- 432.

BALLESTER, JOSE M^a, “Las Cañadas Reales: un Patrimonio Europeo”, Las vías pecuarias del Reino de España: un patrimonio natural y cultural europeo, ed. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2003, pp. 419-425.

HERRAIZ SERRANO, O., “Algunas consideraciones críticas en torno a la eventual declaración de las vías pecuarias como patrimonio cultural”, Revista Aragonesa de Administración Pública, 12, 1998, pp. 239-256.

HERRAIZ SERRANO, O., “El turismo y la conservación de las vías pecuarias: una contradicción tan sólo aparente”, en el vol. col. BLANQUER, D., Turismo-II Congreso Universidad y Empresa, ed. Tirant Lo Blanch, Valencia, 1999, pp. 641-658.

HERRAIZ SERRANO, O., “El aprovechamiento turístico de las vías pecuarias”, en el vol. col. TUDELA ARANDA, J. (Ed.), Régimen jurídico de los recursos turísticos, ed. Diputación General de Aragón, Zaragoza, 1999, pp. 285-317.

HERRAIZ SERRANO, O., Régimen jurídico de las vías pecuarias, ed. Comares, Granada, 2000.

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

Santiago Bayón Vera, José Luis Marcos Robles y Zacarías Clérigo Pérez.
A.R.I.C “90 varas”.

Resumen

Además de su valor histórico intrínseco, en ocasiones, los elementos constitutivos de la vía pecuaria, o bien sobre los que se creó ésta, incrementan de forma notable su valor. Abrevaderos, puentes, chozos de pastores, descansaderos, majadas, puertos reales, mojones, ermitas mesteñas, casas de esquila, lavaderos de lana, etc., son elementos complementarios al Sistema de Vías Pecuarias que no deben perderse, y que enriquecen a estos caminos. Asimismo, ligado a este sistema se ha desarrollado una rica cultura pastoril que comprende, desde un lenguaje propio o una gastronomía característica, hasta unas formas de vida y tradiciones artesanales propias, que constituyen una parte importante de nuestro acervo cultural a conservar

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

La vía pecuaria en sí, es un elemento cultural de primera magnitud, ya que la carga histórica que posee es grande. Se trata, como es sabido, de centenarios caminos que han pervivido a muy distintas circunstancias históricas y que coinciden, en no pocas ocasiones, con el trazado de importantes ejes viarios prerromanos y romano - visigóticos. Existen incluso, estudios que sostienen la existencia del fenómeno de la trashumancia en períodos protohistóricos.

Además de este valor histórico intrínseco, en ocasiones, los elementos constitutivos de la vía pecuaria, o bien sobre los que se creó ésta, incrementan de forma notable su valor.

Abrevaderos, puentes, chozos de pastores, descansaderos, majadas, puertos reales, mojones, ermitas mesteñas, casas de esquila, lavaderos de lana, etc., son elementos complementarios al Sistema de Vías Pecuarias que no deben perderse, y que enriquecen a estos caminos. Asimismo, ligado a este sistema se ha desarrollado una rica cultura pastoril que comprende, desde un lenguaje propio o una gastronomía característica, hasta unas formas de vida y tradiciones artesanales propias, que constituyen una parte importante de nuestro acervo cultural a conservar.

Por cañadas y cordeles no sólo viajan animales y personas, sino que les acompaña todo un sistema de cultura propia, en movimiento permanente, capaz de unificar y difundir sus características entre zonas alejadas entre sí del territorio hispano. Hemos de subrayar el importante papel que han cumplido las vías pecuarias como arterias por donde han fluido tradiciones, costumbres, formas de habla, canciones, bailes y otras manifestaciones folclóricas que han ido y venido de unas regiones a otras, teniendo como portadores a los ganaderos trashumantes.

La trashumancia ha contribuido de manera fundamental a modelar las formas de vida y cultura de muchas comunidades españolas, especialmente las de aquellas que se han encontrado fuertemente vinculadas al fenómeno de las migraciones pecuarias, bien como tierras de recepción de rebaños (Extremadura, La Mancha o Andalucía), bien como pueblos de probada vocación cañariaga, como los serranos de La Rioja, León o Castilla.

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

Ciertas uniformidades en el campo de la cultura no deben considerarse como simples coincidencias casuales, sino como el fruto de una secular historia de intercambios socio-culturales habidos entre las comunidades pastoriles. En las dehesas de invernada conviven durante seis o más meses al año, ganaderos de las más variadas procedencias geográficas.

De este trato prolongado han surgido unas relaciones profundas y afectivas que facilitaban la intercomunicación abierta entre formas de vida y cultura diferentes, pero en contacto, que acaban influyéndose mutuamente, compenetrándose y amalgamándose de tal modo que se ha perdido la noción de su origen inicial.

La relativa homogeneidad del estilo de vida pastoril ha borrado los perfiles genuinos de muchas formas de cultura compartidas por las regiones ganaderas. Una misma canción de temática pastoril puede escucharse, con ligerísimas variantes locales, en puntos muy distantes de la Península, sin que pueda, en ocasiones, dilucidarse su primitivo origen cántabro, extremeño, astur, leonés, riojano o soriano.

La pastoril es una cultura con señas de identidad propias, conservadas hasta el presente. El grupo pastoril ha sido el transmisor de una cultura milenaria que se remonta al Paleolítico en algunos aspectos. Una cultura, la pastoril, que se halla en la raíz de la idiosincrasia de muchos pueblos hispanos, a pesar de que apenas se perciba hoy el primitivo origen ganadero de muchas tradiciones y manifestaciones folclóricas por haber sido asumidas tan tempranamente por el acervo cultural de muchas de esas comunidades regionales.

El grupo pastoril se presenta como grupo diferenciado, bastante cerrado en sí mismo. La tendencia endogámica es muestra palpable de ello. De la organización socioeconómica del grupo pastoril, así como de las pautas que rigen su sistema productivo, derivan una serie de rasgos peculiares, manifiestos en las relaciones sociales, en las actuaciones consuetudinarias, en las creencias y comportamientos grupales. De su identidad colectiva como grupo cohesionado arranca su especificidad sociocultural. Los pastores son poseedores de un código cultural propio cuyas claves procuramos presentar aquí.

Lo primero que se percibe es que el ganado constituye el centro básico de sus intereses. El pastoreo del ganado conforma toda una línea estilística de vivir, sentir y pensar. En el centro de esa particular cosmovisión emerge el ganado como protagonista indiscutido, razón última que fundamenta la tipología vital de los pastores. Entre el pastor y su ganado surgen unas relaciones simbióticas. El pastor conoce a todas y cada una de las reses que integran su rebaño, sabe describirías “por pelos y señales”, les adjudica un nombre, humanizado casi siempre. Por su parte, el ganado reconoce y obedece a quien lo pastorea.

Es la pastoril una cultura ecológica fuertemente ligada al medio físico de la dehesa, donde se desenvuelve la actividad pecuaria. Exhiben los ganaderos un conocimiento riguroso del relieve de la dehesa. Y de la flora y fauna, sobre la que desarrollan una visión interesada en función del beneficio o perjuicio que le proporciona. El tiempo no lo miden de forma convencional, sino que se rigen por los astros. Los cambios climáticos alcanzan un gran relieve en la mentalidad pastoril, pues en definitiva son los que determinan los movimientos por cañadas y cordeles,

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

El pastor adapta sus creencias religiosas a las necesidades de su medio ganadero. Tienen su propio devocionario pastoril, en el que están presentes nombres de santos vinculados a las fechas ritualizadas del calendario trashumante: San Juan, San Miguel, etc. Tampoco faltan advocaciones protectoras del ganado (San Antón, San Antonio de Padua.), cristos y vírgenes famosos (Nuestra Señora de Guadalupe) o que ejercen patronazgo en lugares donde son oriundos los pastores. En su devocionario ocupan un lugar muy especial aquellas advocaciones que se relacionan con sus preocupaciones más hondas. Así, para protegerse del mal de la rabia canina, los pastores castellanos, leoneses y extremeños han recurrido a una devoción mariana, Nuestra Señora de Valdejimena, “abogada contra la rabia”, que tiene su santuario en tierras salmantinas, Horcajo Medianero.

Numerosas supersticiones invaden el mundo de las creencias pastoriles. De supersticiosas se debe calificar la mayor parte de las prácticas curativas, basadas muchas de ellas en la cruz cristiana y su poder simbólico. Una cruz cristiana en la puerta del chozo protege de los malos espíritus. La llamada “piedra del rayo” salvaguarda en las tormentas. Y una cabra absolutamente negra se convierte en el totem de la piara.

El vocabulario pastoril es de una riqueza llamativa. Emplea centenares de términos que describen el ganado en atención al pelo, las formas de las ubres, de los cuernos, el temperamento de los animales, las enfermedades de vacas, ovejas y cabras. Otorgan un nombre a cada tipo de hierba y a cada accidente del relieve adehesado. Estas riquísimas terminologías empleadas por los pastores se caracterizan por la antigüedad de muchas de las voces. Los abundantes arcaísmos así lo corroboran.

Poseen los pastores una cultura material con sello propio, surgida y adaptada a sus necesidades. Un rasgo importante que la singulariza consiste en ser un producto condicionado por el entorno, del que obtienen la materia prima casi en exclusividad. Emplean materiales que se hallan copiosamente en las dehesas: piedras, troncos y palos, pajas, hierbas, etc. Con tan sencillos elementos naturales componen una cultura material original, de reproducción de modelos tradicionales casi siempre.

Es legítimo referirse a una “arquitectura pastoril”, de primitivo diseño circular, lo que la emparenta con las culturas castreñas. La tendencia autárquica, en parte, de su sistema productivo les llevó a confeccionarse en otros tiempos sus propias ropas de pie, (zahones, colodras, morrales, abarcas, etc.).

Su cultura objetual ha originado toda una industria pastoril de carácter funcional y diseño utilitario. Tres son los materiales más empleados: madera, asta y hueso. Cucharas, cuencos, cayadas, flautas, castañuelas y un sin fin de objetos más han salido de los árboles cercanos a las majadas. Las astas del vacuno les han servido para confeccionar recipientes diversos, como liaros, polveras, cuernas y otras varias clases de colodras. Con los huesos de los animales preparan los punzones y las largas agujas para prender las mantas de agua.

En las colodras han exhibido su habilidad artística algunos pastores, adornándolas con incisiones a punta de lezna o navaja. Realizan sobre el asta o madera figuras y objetos de ingenuo esquematismo que tiene como referente, por lo general, la flora y fauna del entorno adehesado. Una expresión más de las hondas relaciones ecológicas que mantiene la cultura pastoril con el medio natural en el que se desarrolla.

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

En el ciclo festivo de invierno han quedado sedimentadas influencias de la cultura pastoril, protagonista indiscutible de muchos rituales que han prevalecido en distintas regiones, en los que el elemento animalizado está presente: botargas, zamarrones, máscaras precarnavalescas, disfraces con pieles de cabra y ovejas, etc., esparcidos por este país que, dicen, tiene forma de piel de toro. Un utensilio ganadero el campanillo o cencerro, ha servido para diversos ritos festivos y de fecundidad. Pero también para sancionar el comportamiento moral de los miembros de las comunidades ganaderas a través de las “cencerradas”, que aun se practican en diversas poblaciones con aquellos viudos o viudas que contraen segundas nupcias.

Pero a esto hay que añadir que muchas vías pecuarias contienen bajo sus entrañas importantes yacimientos arqueológico - paleontológicos, y otras tantas, importantes tramos de Calzadas Romanas que han llegado a duras penas hasta nuestros días (como por ejemplo la existente la Cañada Real Leonesa Occidental en su subida al puerto del Pico), y por último, en los alrededores de muchas de ellas se agolpan elementos histórico - artísticos de interés (ermitas, castillos, monasterios, palacios, canales históricos, etc.).

Bibliografía

ACÍN FANLO José Luis (1988): Paisaje con memoria. (Viaje a los pueblos deshabitados del Alto Aragón). Editorial Prames. Zaragoza

ALONSO PONGA, José Luis (1999) Rito y sociedad en las comunidades agrícolas y pastoriles de Castilla y León. Mundo Rural – 11. Consejería de Agrícola y Ganadería. Junta de Castilla y León. Valladolid

ÁLVAREZ RODRÍGUEZ, Bonifacio (1998) Memorias de un zagal. Un viaje a la extremadura leonesa. Biblioteca de Bolsillo. Ediciones Leonesa. León

ARAMBURU ZABALA, MA (1992) La arquitectura de puentes en Castilla y León (1575 – 1650) Junta de Castilla y León. Valladolid

ARANZADI, Telesforo (et al) (1988) Aperos de labranza y sus aledaños, textiles y pastoriles. Folklore y costumbres de España. Tomo I (edición facsímil) Ediciones Merino Madrid.

ASTURIAS, PRINCIPADO (1996) Las Brañas somedianas. Proyecto LIFE de Recuperación Integrada y Sostenible de las Brañas en el Parque de Somiedo. Oviedo Cuadernos de Medio Ambiente. Documentos – 4 Edita Principado de Asturias. Oviedo

CATEDRA TOMÁS, María (1989) La vida y el mundo de los Vaqueiros de Alzada. Monografía n.º 102. Centro de investigaciones sociológicas. Editorial Siglo XXI. 1.989. Madrid

CARO BAROJA, Julio (1981) Los pueblos de España. Colección fundamentos – 55. Istmo. Madrid

CEA, Antonio et al (1990) Arquitectura popular en España. Biblioteca de Dialectología y tradiciones populares. Editorial Consejo de Investigaciones Científicas. Madrid. 1990

COMBARROS, Alberto et al (1983) Arquitectura tradicional. Apuntes Palentinos. Usos y Costumbres. N.º - 10. Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Palencia.. Palencia

CUTRINA I SORINAS. Gonçal (1997) Ovelles i pastors al Ripollès. Edicions Maideu. Ripio

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

DÍAZ, Joaquín (et al) (2001) “Estudios de etnología en Castilla y León [1992 – 1999] Consejería de Educación y Cultura. Junta de Castilla y León. Valladolid

DIEZ, Florencio- Agustín (1962) El pastor en la Babia . Diputación Provincial de León. León

FERNÁNDEZ CASTAÑO Juan (2000) Pastores. Junta de Castilla y León Valladolid.

FLORES, Carlos (1973) Arquitectura popular española. Editorial Aguilar. Madrid

GARCÍA FERNÁNDEZ, Máximo (1987) Los gremios. Caja de Ahorros Popular de Valladolid. Valladolid

GARCÍA GRINDA, José Luis et al (2001) Un itinerario por las artes y los oficios tradicionales. León. Descubre tu patrimonio. Fundación Hullera Vasco – Castellana. León

GARCÍA GRINDA José Luis (1988) Arquitectura popular de Burgos. Crítica y teoría de la arquitectura popular. Tipos y caracterización de la arquitectura rural autóctona castellano – leonesa: el caso burgalés. Editorial Colegio Oficial de Arquitectos de Burgos. Burgos

GARCÍA GRINDA José Luis (1984) Burgos edificado. Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid. Madrid

GARCÍA GRINDA José Luis (1991) Arquitectura popular leonesa . Tomo I - II. Editorial Diputación de León

GARCÍA MARTÍNEZ, Adolfo (1988) Los Vaqueiros del Alzada de Asturias. Un estudio histórico antropológico. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Consejería de Educación Cultura y Deporte Oviedo

GARCÍA MARTÍNEZ Adolfo (1987) “Los Vaqueiros de Alzada: proceso de formación y modo de vida” Enciclopedia temática de Asturias. Tomo 8. Etnografía y folklore Editorial Silverio Cañada. Bilbao

GARCÍA MEDINA, Carlos (1987) Arte pastoril. Salamanca Páginas de tradición n.º 5. Editorial Diputación de Salamanca

GARCÍA MERCADAL, Fernando (1981) La casa popular en España. Colección Punto y Línea . Editorial Gustavo Gili. Barcelona.

GARCÍA DE LA TORRE, Bonifacio (1999) Los merineros. Biblioteca de Narrativa Popular – 16 Editorial Sendeo. Oyarzun (Guipúzcoa)

GONZÁLEZ LARGO, Fidel et al (1983) Escenas costumbristas de la montaña de León . Consultores Editoriales. Madrid

IBÁÑEZ PÉREZ, Alberto C. (1990) Burgos y los burgaleses en el siglo XVI. Burgos Ayuntamiento de Burgos. Burgos

MARTÍNEZ TOMÉ, Atilano et al (2001) Cabañas y corrales de pastor. En Cerrato y el entorno de la Cañada Real Burgalesa. Diputación de Palencia. Castilla Ediciones. Palencia

PASTRANA, Luis (1992): Despoblados leoneses. León – 9. León Editorial Caja España. León

PALLARUELO; Severino (1988) Pastores del Pirineo Ministerio de Cultura. Madrid

PEÑA Justo I. – Zavala, Antonio (1995). El pastor del páramo I – II Biblioteca de Narrativa Popular n.º - 9 Editorial Sendoa

PÉREZ MENCÍA, Emiliano (1997) La fiesta de los pastores en Joarilla de las Matas (León) Graficas Cubichi. Zamora

LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS

RÍO Manuel del (1985) Vida pastoril . Madrid Editorial El Museo Universal. Madrid.

RUSSELL GREIG, J (1974) Guía del pastor. Manuales de técnicas agropecuaria. Editorial Acriba. Zaragoza.

SÁNCHEZ DEL BARRIO, Antonio (1987) Las construcciones populares. Caja de Ahorros Popular de Valladolid. Valladolid

SÁNCHEZ DEL BARRIO, Antonio (1987) Arquitectura popular. Antonio Sánchez del Barrio. Temas didácticos de cultura tradicional. Centro Etnográfico de Documentación. Diputación de Valladolid. Valladolid

SOLER SANTALÓ, José (1990) Huesca: Pueblos y Gentes. Editorial Diputación de Huesca. Huesca

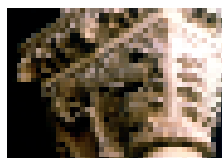
LA CULTURA PASTORIL EN LAS VÍAS PECUARIAS



Chozos



Mojón



Ermitas



Puentes



Abrevaderos



Lavaderos de lana



Cantimplora



Hierros de marcar



Casas de esquileo



Especiero



Colodra



Husos



Gaita



Vaso



Cuernas



Castañuelas



Cuchara

LA TRASHUMANCIA EN LA SIERRA DE GUDAR: EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES Y ANGORCA

Lionel Martorell. Presidente del Ligallo General de Pastores

Susana Lara. Veterinaria de la Asociación de Ganaderos de Ovino de Raza Cartera (ANGORCA)

Jordi Valero. Secretario del Ligallo General de Pastores

LA TRASHUMANCIA EN LA SIERRA DE GÚDAR

Las sierras turolenses de Gúdar-Maestrazgo están documentadas como zona trashumante desde al menos la Edad Media, y en territorio de la Corona de Aragón, desarrollándose independientemente de la institución central de la Mesta, en forma de agrupaciones gremiales locales.

Como es ya bien sabido, la trashumancia se realiza por la necesidad de cerrar el ciclo en la alimentación del ganado en busca de mejores pastos. En la zona mediterránea, el desplazamiento en busca de mejores condiciones climáticas y por tanto de producción de alimento, se realiza en altura, es decir, sin necesidad de hacer grandes desplazamientos en busca de latitudes mayores como sería el caso de la zona central de la península. Los rebaños se desplazan desde la costa, prácticamente a nivel del mar, a las zonas más altas más próximas, hacia la mitad oriental del sistema Ibérico, un sistema montañoso que ronda los 2000 m de altura máxima.

Así pues, la sierra de Gúdar-Maestrazgo alberga en verano los rebaños trashumantes que en invierno podemos encontrar en la franja litoral, desde la zona del delta del Ebro hasta la desembocadura del Júcar.

A diferencia de otras zonas de la península, la trashumancia de la zona de Gúdar-Maestrazgo sigue siendo una actividad vital y económica, lejos de representaciones teatrales folklóricas, y aún hoy, cada primavera y cada otoño más de 30.000 cabezas de ganado se desplazan en busca de mejores pastos. Más del 50% de los rebaños se desplazan aún a pié por las veredas entre las zonas de agostada e invernada. Estos desplazamientos se realizan por itinerarios milenarios de 100 a 150 Km. de longitud, que se cubren en un total de 6 a 8 jornadas.

- Las principales rutas trashumantes son, de norte a sur:

- La ruta del Llosar o catalana, con destino a los municipios del sur de Cataluña (Ulldescona, Santa Bàrbara, Amposta, etc.) y del norte de Castellón (Vinaroz, Benicarló, etc.)

- La ruta castellanense central o de Cabanes, desde Cabanes y la Vall d'Alba

- La ruta castellanense meridional o de Peñagolosa, desde Fanzara y Lluçena

- La ruta de Cortes de Arenoso, ruta poco importante, desde Cortes de Arenoso, Puebla de Arenoso y Montán

- La ruta Valenciana o de Barracas, es la ruta más larga, recoge las ramificaciones de Chulilla, Real de Montroi, Bétera, etc.

El estado de conservación o simplemente la perduración de las vías pecuarias es un hecho más que denunciable. Mientras por un lado la administración promociona y gasta dinero público en la creación de rutas verdes para el turismo, por el otro, desafecta terrenos de vías pecuarias o autoriza ocupaciones para la construcción de carreteras, caminos, instalaciones deportivas, avenidas, urbanizaciones, etc.

LA TRASHUMANCIA EN LA SIERRA DE GUDAR: EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES Y ANGORCA

El pastor trashumante, podemos decir que actualmente, es una “especie en peligro de extinción”. Factores como la tradicional marginación social, el alto índice de soltería y por tanto aún la mas difícil transmisión del oficio de padre a hijos, unidos a los problemas económicos por la baja rentabilidad de las explotaciones y las cada día mayores dificultades para encontrar terrenos para pastar, hacen que las perspectivas de la trashumancia verdadera sean muy poco esperanzadoras. Todas las medidas de protección de las vías pecuarias, todos los congresos y seminarios dedicados a la trashumancia deberían dar una mayor importancia al patrimonio vivo, a los aún existentes pastores trashumantes mas que a las infraestructuras o rutas propiamente dichas, ya que sin el esfuerzo o la lucha de estas personas, hoy no tendríamos ni un palmo de vía pecuaria en toda la península.

EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES

El día 7 de octubre de 1995 en Fortanete (Teruel), se reunieron un grupo de personas, pastores trashumantes, con la finalidad de crear una asociación que recogiera la esencia de las organizaciones ganaderas locales de la Corona de Aragón. La asociación, en memoria a estas antiguas organizaciones, se denominó “Ligallo General de Pastores”.

El Ligallo, inicialmente solamente recogió la firma de 26 personas, con el sentimiento predominante de “causa perdida” entre los presentes. Actualmente, el Ligallo General de Pastores tiene una masa social de 52 personas (más de 30.000 cabezas de ganado), y con una mejora sustancial de la autoestima del colectivo.

Como queda definido en los estatutos de la asociación, el Ligallo General de Pastores tiene los siguientes objetivos:

- Promoción de la actividad ganadera trashumante y el asociacionismo entre ganaderos
- Apoyo técnico a la gestión de las explotaciones
- Promoción y difusión de los productos ganaderos trashumantes
- Mejora en la gestión ecológica de pastos
- Promoción del mantenimiento de los agrosistemas pastorales
- Promoción de la conservación y mejora de las infraestructuras ganaderas trashumantes
- Conservación y mejora de las razas autóctonas
- Exigir el cumplimiento de la legislación
- Defensa del patrimonio histórico, cultural y etnológico de la actividad trashumante
- Defensa y promoción al respeto y dignificación profesional del oficio de pastor
- Elaborar informes, proyectos, estudios, propuestas, etc., sobre actividades e infraestructuras ganaderas trashumantes
- Participar en jornadas, charlas, fiestas, etc., para promocionar la trashumancia
- Integración y federación con otras asociaciones ganaderas nacionales o internacionales

Uno de los primeros pasos que cumplió el Ligallo fue presentarse ante la administración como parte interesada e implicada en la gestión de las infraestructuras trashumantes. Así pues, actualmente, el Ligallo General de Pastores es consultado en los casos de los expedientes de ocupación sobre vías pecuarias para que emita informe al respecto, e invitado como parte interesada en los procesos de clasificación de las vías pecuarias.

LA TRASHUMANCIA EN LA SIERRA DE GUDAR: EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES Y ANGORCA

También, el Ligallo es el principal canal de comunicación entre el ganadero y la administración, recogiendo las quejas y denuncias de los ganaderos (ocupaciones ilegales, vallados, problemas en carreteras, etc.).

Finalmente, des de 1997, el Ligallo General de Pastores ha recuperado la festividad de San Pedro, convirtiéndose en el principal acto cultural y festivo de la comarca a principios de cada verano.

La festividad de San Pedro constituía tradicionalmente el punto de reencuentro de los pastores trashumantes al llegar a las sierras turolenses, después de su invernada en las tierras bajas del litoral. Por ello en localidades como Fortanete esta fiesta se vino celebrando hasta los años 70 conjuntamente con la celebración de una procesión, además de una comida de hermandad.

Actualmente el programa de la fiesta combina actividades culturales (demostraciones de perros de pastor, ferias de productos tradicionales, exposiciones, etc.); jornadas sectoriales (sanidad y alimentación animal, PAC, etc.); y gastronómicas, con degustación de productos derivados de nuestro ganado trashumante (carne, queso, etc.).

ANGORCA

En febrero de 1999 en la localidad de Fortanete se constituyó la Asociación de Ganaderos de Ovino de Raza Cartera ANGORCA, siendo doce los socios fundadores, de estos la mitad eran también socios del Ligallo General de Pastores.

La raza Cartera se localiza en las comarcas turolenses de Maestrazgo y Gúdar-Javalembre ambas localizadas en la cordillera Ibérica. Se caracteriza por ser animales longilíneos y subhipermétricos, con vellón blanco que se extiende desde la nuca donde forma el típico topete o moña, bajando por el cuello, tronco y extremidades hasta la zona de la rodilla y el corvejón. En el borde traqueal del cuello la piel forma un típico pliegue llamado borjera. Son animales de doble aptitud carne-lana aunque en la actualidad sólo tiene importancia la aptitud cárnica.

Esta Asociación se constituyo con el fin principal de mantener, conservar y mejorar la raza ovina Cartera, raza en peligro de extinción. En la actualidad son 24 los socios, con un censo ovino de alrededor de las 9.000 cabezas. La mitad de los socios de ANGORCA siguen practicando la trashumancia desde sus localidades de origen en la provincia de Teruel a zonas del litoral de las provincias de Tarragona, Castellón y Valencia.

Destacar la doble labor de conservación que están ejerciendo estos ganaderos ya que además de seguir practicando la trashumancia la realizan con una raza ovina en peligro de extinción también una raza en peligro de extinción.

Bibliografía

FARNÓS, A. et al (1996) Cuadernos de la Trashumancia, nº 14: Gúdar-Maestrazgo. ICONA-Madrid.

FERNÁNDEZ, C. et al (1996) Cuadernos de la Trashumancia, nº 19: Mediterráneo. ICONA-Madrid

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

Ignacio Pérez-Soba Díez del Corral

Ingeniero de Montes. Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

Servicio Provincial de Zaragoza. Sección de Gestión Forestal.

Miguel Ángel Solá Martín

Licenciado en Historia. Profesor-tutor de la UNED. Centro asociado de Terrassa. Barcelona

Resumen.

A diferencia de la muy cuantiosa bibliografía sobre la trashumancia, la transterminancia, esto es, el desplazamiento ganadero de medio o corto radio, ha sido objeto de menor atención, a pesar de que tales desplazamientos se realizan hoy mucho más que la trashumancia estricto sensu, y de que sus efectos ecológicos son mucho más notables, al ser el tiempo de pastoreo mucho más prolongado y los desplazamientos mucho más frecuentes. Ello es especialmente cierto para la transterminancia intermunicipal, de muy corto radio, que adopta ordinariamente la forma de una servidumbre de pastos, bien unilateral, bien recíproca, y que puede sujetarse, en función de variantes regionales de origen foral, a ciertas restricciones temporales (pastos “de sol a sol”), o por el contrario se ejerce ininterrumpidamente de día y de noche. Estos mecanismos fueron en su día, y aún hoy a veces lo son, respuestas a la falta de pastos locales que aquejaba a las comunidades rurales en unos tiempos en que la actividad ganadera era la principal fuente de producción. La comunicación analiza, en el caso aragonés, aquellas modalidades de compascuo intermunicipal que generan una transterminancia corta: la alera foral, por una parte, y las mancomunidades y “adempios” de pastos en general, por otra.

Palabras clave.

Alera foral, servidumbres de pastos, mancomunidades de pastos, adempios, compascuos, transterminancia, trasmonte.

1. INTRODUCCIÓN A LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES.

Por “transterminancia” se entiende, literalmente, el acto de pasar con el ganado de un término jurisdiccional a otro vecino. En su acepción más propia y habitual, la voz “transterminancia” alude, sin embargo, a una trashumancia de corto alcance, intercomarcal –esto es, que rebasa la linde de más de un término municipal-, cuyos movimientos son además estacionales. En general, la atención que ha recibido la transterminancia en la bibliografía ha sido escasa: la modesta longitud de los desplazamientos transterminantes, y el hecho de que los caminos a ellos asociados –a menudo sin continuidad más allá de los términos que unen- también suponen vertebraciones menores del territorio, explica que se la haya considerado “una variedad menor” de la trashumancia, caracterizada por movimientos estacionales de corto recorrido (ELÍAS, ELÍAS Y GRANDE, 1992: 43).

Sin embargo, la transterminancia -considerada en su doble acepción- es una modalidad de pastoreo que, no obstante ser hoy un pálido reflejo de lo que fue, presenta un vigor muy superior al de la trashumancia, pues es aún practicada de manera significativa en

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

numerosos términos municipales. Por otra parte, los efectos ecológicos vinculados al desplazamiento del ganado, como incremento de la biodiversidad, mantenimiento y mejora de los recursos pascícolas, transporte y distribución de la fertilidad, zoocoria, etc. (SAN MIGUEL, 2001) se dan de manera especialmente clara e intensa en estos desplazamientos, mucho más frecuentes y en los que la permanencia del ganado en el origen, en el destino e incluso en las paradas intermedias es mucho mayor. Merece, pues, un tratamiento diferenciado del de la trashumancia, y un estudio detallado, que normalmente es muy difícil, por la inmensa variabilidad local que presenta y la falta de una documentación tan coordinada como la que existe sobre los desplazamientos trashumantes, debiéndose acudir necesariamente a fuentes locales, en buena medida aún por explotar.

Los movimientos transterminantes son tan comunes porque, en origen, respondían a una necesidad común de todos los pueblos implicados. Fueron respuestas a la falta de pastos locales que aquejaba a las comunidades rurales, en unos tiempos en que la actividad ganadera era la principal fuente de producción, constituyendo mecanismos compensatorios fundamentados en una solidaridad económica intermunicipal, que saltaba por encima de divisiones administrativas, fueran éstas términos municipales, jurisdicciones señoriales o incluso fronteras de reinos. En numerosas comarcas españolas (Valle del Ebro, meseta castellana) esta necesidad se acentuaba a causa de la acusada pobreza vegetal del país, que obligaba a la práctica de una ganadería extensiva. Y cuando no bastaba con el recurso a los pastos del término colindante, sancionado con acuerdos escritos de buena vecindad –concordias, hermandades, pactos de pacería- o por la costumbre inmemorial, o este recurso no se hallaba disponible, se imponía la transterminancia stricto sensu, esto es, la emigración ganadera en determinadas estaciones del año en pos de las hierbas sobrantes de pueblos más alejados, normalmente a título oneroso (alquiler de dehesas invernales o de pastos de estío).

Ello se ponía especialmente de relieve en las relaciones entre la montaña media y la alta, o entre la serranía y el fondo del valle, y tanto entre pueblos próximos como alejados entre sí. Aquí eran las diferentes altitudes de los pueblos implicados las que marcaban primariamente la necesidad del acuerdo, de modo que todos contaran con buenos pastos de estivas y de bajantes, para las distintas épocas del año. No es difícil señalar exponentes de este intercambio de recursos pascícolas tanto en el Pirineo como en el Sistema Ibérico, llegados a nuestros días o recientemente extinguidos. Así sucede todavía, por ejemplo, entre los pueblos riojanos de Trevijano de Cameros (a 1.130 metros de altitud), Luezas (a 1.300 m.), Leza del Río Leza (567 m.) y Ribafrecha (488 m.), pertenecientes antaño a una misma jurisdicción, de la que es consecuencia la mancomunidad de pastos que aún ahora observan entre sí (ELÍAS y MUNTIÓN, 1989). O entre el Prepirineo y el Pirineo aragonés, donde persistían ejemplos muy activos de estricta transterminancia a mediados del siglo XX, por ejemplo en la cabecera del valle de Canfranc, visitada por ganado lanar de la zona de Jaca o aún más lejos, de las de Gurrea de Gállego y Zaragoza –en régimen que cabría calificar ya de verdadera trashumancia- (BALCELLS, 1985: 147-148; PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004: 286). A principios de la década de 1990 todavía resistía cierta actividad transterminante en algunas localidades ganaderas sorianas, tales como Yanguas, en la comarca de las Tierras Altas, que invernaba con algunos hatos en la Rioja

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

Baja (Ausejo y Corera), o como Borobia, Beratón y La Cueva de Ágreda, pueblos de la cara castellana del Moncayo que por esas fechas aún enviaban algunos rebaños lanares a invernar a poblaciones de la Ribera del Ebro (comarcas de Tudela y de Gallur-Alagón; ELÍAS, ELÍAS y GRANDE, 1992: 43-44). Según MARÍN RUBIO (1999: 125-126), esos mismos tres pueblos también transterminaban a mediados del siglo XX en dirección a la zona de Alhama de Aragón (Zaragoza), en el valle medio del Jalón, cuyas dehesas alquilaban todos los años para invernar los ganados en ellas.

Si por el contrario se trata de términos colindantes, esa solidaridad implicaba que tales movimientos, aparte de mucho más cortos, fueran, casi siempre, recíprocos, y el aprovechamiento resultara gratuito, constituyendo compascuos intervecinales – para entenderlos: “mancomunidades de pastos”, aunque la expresión, como veremos, es harto vaga; en cualquier caso, espacios próximos a la raya de términos donde los pastos podían ser aprovechados de manera común por los ganados de dos o más pueblos. Según sea la propiedad del terreno sometido al compascuo (del pueblo en cuyo término radica el predio o en condominio con terceros), o según las limitaciones que se impusieran al ejercicio del pastoreo (con o sin limitaciones de espacio, tiempo o número o clase de cabezas), esos pastos en mancomún se adscriben hoy a distintas formas jurídicas, a veces de más que complejo deslinde: comunidades de bienes (romanas o germánicas), servidumbres (recíprocas o no) de pastos, “comunidades de pastos”, etc. (CUADRADO, 1980; PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004: 65-108). La regla de la colindancia de términos ha sido, como se ve, exigencia habitual para el disfrute del derecho, aunque no siempre fue así, practicándose antiguamente en ciertas comarcas el denominado “trasmonte”, es decir, el acceso al compascuo a través de un término intermedio, con derecho o no a pastar en este último. Así sucedía en el siglo XVIII en varias de las poblaciones del turolense Ducado de Híjar (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004: 433 y ss. y mapa de la página 520).

Existe en toda España, a consecuencia de la diversidad de los regímenes agropecuarios tradicionales –de raíz foral o consuetudinaria-, una acusada variedad de compascuos intervecinales: la alera foral aragonesa, los pastos faceros navarros, el dominio concellar navarro, el sel guipuzcoano, los alcances burgaleses, los terrenos mixtos leoneses, las facerías asturianas, las pastizas cántabras, las facerías internacionales hispanofrancesas del Pirineo, los emprius del área catalanohablante, etc. La conveniencia de estos compascuos para el interés general del campo era tan evidente que el más típico compascuo aragonés, la alera foral, fue una servidumbre forzosa –esto es, legal- hasta la entrada en vigor del Apéndice Foral aragonés (1926). A continuación vamos a exponer sucintamente los casos que conocemos mejor, que son precisamente los aragoneses, al objeto de ilustrar la relación existente entre transterminancia entendida en sentido amplio y derechos intermunicipales de pastos.

2. LOS COMPASCUOS ARAGONESES.

El artículo 146 de la vigente Compilación de Derecho Civil aragonés (aprobada por Ley 15/1967, de 8 de abril) reza como sigue: La alera foral y las mancomunidades de pastos, leñas y demás “adempios”, cuando su existencia esté fundada en título escrito o en la posesión inmemorial, se regirán por lo estatuido en aquél o lo que resulte de ésta. Define

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

pues, aparentemente, tres tipos de compascuos: la alera foral, las mancomunidades, y los “adempios”.

2.1. La alera foral aragonesa.

La alera foral es quizá el compascuo más conocido, objeto de una monografía clásica (FAIRÉN, 1951), que recientemente hemos tenido el honor de revisar, completar y actualizar (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004). Como es bien sabido, con el nombre de “alera foral” se conoce cierta modalidad de pastos característica del Reino de Aragón, consistente en la facultad recíproca que tienen los vecinos de dos o más pueblos colindantes de introducir sus ganados a pastar en los términos contiguos a los suyos bajo ciertas limitaciones de espacio y tiempo, condensadas en el apotegma “de sol a sol y de era a era”; esto es, que los ganados ajenos al término puedan pastar en éste hasta las eras del vecino pueblo con la condición de que no partan de sus propias eras antes de la salida del sol y debiendo haber regresado a las mismas antes de que éste se haya puesto. Lógicamente, esta limitación espaciotemporal limitaba severamente los desplazamientos ganaderos, forzando transterminancias cortas. La limitación horaria que implica el ejercicio “de sol a sol” de este derecho explica, por otra parte, que a la alera foral se la conozca también por ‘solera’.

Los orígenes de la alera se remontan al Fuero Viejo de Jaca (segunda mitad del siglo XI), en donde la alera ya aparece configurada en sus rasgos esenciales. Mas cuando acaba verdaderamente de acrisolarse su formulación es en la Compilación de Huesca de 1247, dirigida por el jurista VIDAL DE CANELLAS y redactada en latín, en cuyo Fuero 2º (De pascuis, gregibus et cabannis) se define la alera. Sin embargo, la regulación legal de la alera la culminan de modo oficial las Observancias de 1437, compilación de los usos, observancias y actos de corte del Reino en vigencia mandados hacer por Alfonso V. Este cuerpo legal dedica a la alera las Observancias 35ª y 36ª de la rúbrica De generalibus privilegiis totius Regni Aragonium y las diez que integran la rúbrica De pascuis, gregibus et cabannis, en dos de las cuales (la 10ª y la 36ª) se precisa que el aprovechamiento debe hacerse de area ad aream, et de sole ad solem. A partir de ese momento, y hasta el Código Civil de 1889, tales fueron las referencias legales para el ejercicio de la alera; posteriormente, el Apéndice Foral aragonés de 1926, y la Compilación de 1967, constituyen las normas legales de referencia. En 2004 hemos publicado (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004: 273-482) un amplio Avance a un catálogo de aleras forales en Aragón, vigentes o extintas, formado con la colaboración del profesor ARGUDO, en el que se presentan nada menos que 182 casos de aleras (en algunos caso, dudosas) que existen o han existido en Aragón. Pocas de ellas, sin embargo, han llegado a la actualidad conservando todos sus caracteres originarios, algunos de los cuales –tales la reciprocidad de la servidumbre, o la facultad de pastar hasta las eras de la población vecina- empezaron a perderse tempranamente en muchos lugares. También la exigencia de la entrada de ganados por la raya común de términos; y así, nos encontramos con comarcas en donde ya en el siglo XVIII el ejercicio normal de la alera se encontraba mixtificado por culpa del complejo cruce de derechos de pastos existente entre las unidades jurisdiccionales en que se descomponía el territorio –caso del Ducado de Híjar-, obligando a “trasmontar” (cruzar por términos de terceros) para ejercer la alera, lo cual dificultaba sobremanera el cumplimiento de la regla

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

“de sol a sol”. A lo largo del siglo XX las limitaciones horarias van haciéndose más laxas en otras latitudes, hasta derivar abiertamente en servidumbres pastueñas de día y noche (Campo de Tarazona, “aleras” Fraga-Caspe y Aísa-Canfranc). Actualmente, las restricciones forales clásicas de espacio-tiempo raramente se observan de manera íntegra y rigurosa en ningún sitio, habiendo quedado reducidas poco más que a la exigencia diurna del pasto (de sol a sol), y sólo sobre la parte confrontante del término vecino.

2.2. Las mancomunidades de pastos.

El término “mancomunidad” usado por el artículo 146 de la Compilación puede resultar altamente equívoco hablando de aprovechamientos de pastos, induciendo por homofonía a una identificación automática con la figura legal de la comunidad de pastos, y a través de ésta con la comunidad de bienes. Tanto el Tribunal Supremo en sus resoluciones de finales del siglo XIX y principios del XX como en el campo de la dogmática jurídica, también se constatan opiniones que identifican apriorísticamente las mancomunidades de pastos y leñas con una comunidad de bienes. De hecho, tal como señala ARGUDO (1993: 329), los propios civilistas reconocen que es común entre la doctrina utilizar indistintamente ambas expresiones –comunidad y mancomunidad–, lo cual es a nuestro juicio inexacto.

Con respecto a la fijación de la naturaleza jurídica de las mancomunidades en terreno público, CUADRADO no se pronuncia expresamente en el capítulo correspondiente de su tratado, y sólo de manera tangencial afirma, en otro lugar, que las mancomunidades de pastos, leñas y demás “adempios” a que se refiere el artículo 146 de la Compilación del Derecho Civil de Aragón evidentemente no son servidumbres (1980: 220). Un posicionamiento parecido se deduce de la crítica de SANCHO REBULLIDA (1968: 576) al redactado final del 146, según la cual resulta improcedente la inclusión de las mancomunidades en el título de la Compilación relativo a las servidumbres. Por el contrario, MERINO HERNÁNDEZ (1988: 254) deshace esa crítica señalando que tal inclusión no es tan problemática como se pretende, dado que lo único que hace el 146 es prever la existencia, junto a una determinada servidumbre de pastos que es la alera, de otras distintas servidumbres de pastos y/o leñas de carácter colectivo; pero como puntualiza ARGUDO (1993: 327), reducir la segunda institución de este artículo a una servidumbre colectiva de pastos es dogmáticamente desacertado, salvo, claro está, si por “servidumbre colectiva de pastos” se entiende simplemente una “servidumbre recíproca de pastos” entre dos o más localidades distinta de la alera foral, que es el sentido con que parece que se utilizó la palabra comunidad, referida a pastos y leñas, tanto por los redactores del Código Civil como por los de los proyectos de Apéndice aragonés de 1899 y 1904 (ARGUDO, 1993: 327-328).

Nuestra conclusión es que los términos ‘mancomunidad de pastos’ (y/o leñas) y ‘comunidad de pastos’ (y/o leñas) no son necesariamente equivalentes, ya que una mancomunidad forestal puede esconder tres situaciones bien diferentes: a) un auténtico condominio del monte por dos o más pueblos (esto es, copropiedad sobre dominio y aprovechamientos en término municipal ajeno), bien en mano común, bien por cuotas, en cuyo caso el condominio será reconducible a la comunidad de bienes del artículo 392 del

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

Código Civil; b) una servidumbre recíproca entre dos o más pueblos que aportan predios distintos -generalmente colindantes- para el disfrute en común de alguno, varios o todos sus aprovechamientos forestales (y entonces, llámesela como se prefiera: comunidad de pastos o servidumbre recíproca de pastos); c) una servidumbre unilateral a favor de una o varias localidades vecinas, sobre un monte de tercero que ve gravados alguno, varios o todos sus aprovechamientos forestales (indiscutiblemente, una servidumbre); y (muy infrecuentemente, pero también se da a veces) d) que el suelo pertenezca a un pueblo mientras que el vuelo a otro.

A nuestro modo de ver, el criterio más acertado a la hora de dilucidar si una mancomunidad entre dos o más pueblos constituye una servidumbre limitada a los aprovechamientos o un verdadero condominio que afecta a la propiedad es el de la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 1910, según el cual los aprovechamientos mancomunados de varios pueblos sobre término ajeno no implican condominio cuando uno de ellos tiene reconocida la propiedad exclusiva del terreno gravado. Por otra parte, como señala ARGUDO (1999: 166), la mayoría de la doctrina civilista entiende que, pese a la expresión “comunidad de pastos” de los artículos 601 y 602 del Código Civil, nos encontramos sencillamente ante servidumbres recíprocas de pastos –entre términos municipales vecinos- o unilaterales -en el espacio de un término municipal-. En definitiva, creemos, tal como señaló en su día CASTÁN TOBEÑAS (1936-1939, tomo I: 546), que hay que atender al caso particular, e incluso dentro de éste ir por partes, dependiendo de lo cual la relación establecida podrá calificarse de comunidad o de servidumbre.

3. ESPECIAL REFERENCIA A LOS “ADEMPRIOS” ARAGONESES.

La expresión “demás ademprios” que figura en la Compilación de 1967 se utiliza por primera vez en el Proyecto de Apéndice aragonés al Código Civil de 1904, de donde pasa al Anteproyecto de 1962, y de ahí a la Compilación vigente, pero siempre sin conocimiento previo de su naturaleza jurídica y contenido y, por tanto, sin ofrecer la más mínima definición o enumeración de los derechos que comprende. Su complejidad, antigüedad y habitual indefinición justifica que reflexionemos en esta comunicación sobre su significado y contenido.

El Diccionario de la Real Academia Española define, en su vigésima primera edición (1992, tomo I), el aragonésismo adempríbio como terreno de pastos común a dos o más pueblos, ademprío o ademprío como terreno comunal de pastos y adempríbiar como acotar o fijar los linderos de un adempríbio. Etimológicamente hablando, ademprío procede del bajo latín ademprivium, latinización del catalán empriu, que a su vez proviene del latín *imparare, verbo que significa ‘tomar posesión de o derecho sobre’, ‘hacerse con’, ‘apropiarse’ (en catalán, emparar-se). Tal voz equivale, en el área catalanohablante, a las de ampríu y empriu, voces que también hallamos en la provincia de Castellón, y en compascuos de largo alcance: APARICI (1999: 313) se refiere a los empríus que tenían Vila-Real y Castellón de la Plana con Teruel y sus aldeas en los siglos XIV y XV. La expresión ha dejado huella en la toponimia del Principado, en donde podemos encontrar un río llamado Empríus (BOFARULL I TERRADES, 1991: 89).

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

CASALS COLLDECARRERA (1941: 213) y SALA (1993: 214-217), siguiendo a PELLA Y FORGAS (1969: 98-99) definen el *empriu* como el derecho que poseen los vecinos de una determinada localidad o de varias localidades próximas a aprovechar los pastos y leñas de un territorio o de roturarlos y quedarse con los frutos de una o de varias cosechas. Esta figura, que constituye el derecho vecinal por excelencia en los bienes comunales catalanes, se constata igualmente en el Estado andorrano, en donde suele afectar a la mojonera de parroquias (nombre que allí reciben los municipios) colindantes (BECAT, 2000-2001). En Ribagorza y en la cuenca del Cinca en general es frecuente el llamado *ampriu*, derecho recíproco que se dan algunos pueblos colindantes para apacentar sus ganados en una faja de monte del término contiguo, al objeto de evitar las continuas cuestiones que el pastoreo suscitaba por supuestas transgresiones de la mojonera (FAIRÉN, 1951: 199-200).

Es obvio que ninguna de esas definiciones nos resulta suficientemente útil, puesto que la mayoría de ellas pone el acento en los terrenos y lo que nosotros pretendemos es saber qué clase de derechos o facultades sobre los aprovechamientos de término ajeno se entiende por *ademprios*, que no otro parece ser el sentido que el artículo 146 de la *Compilación* atribuye a dicha voz. BERGUA (1980: 48-49) se aproxima a una definición más completa del término “*ademprio*”, si bien olvidando una de sus facetas esenciales, la de que se también puede tratarse de un derecho del pueblo vecino sobre los aprovechamientos de término ajeno (esto es, una *servidumbre predial*): Palabra de tradición foral que engloba una amplia gama de derechos vecinales sobre aprovechamientos de pastos, leñas, abrevaderos, canteras, caza, etcétera, generalmente del común. Por extensión son *ademprios* la *alera foral* y el *boalar*, si la costumbre y origen los acredita como comunales. No obstante, en algunas zonas (cuenca del Cinca, por ejemplo) el derecho en el *ademprio* está restringido a los vecinos de hecho y derecho, excluyendo a los meros habitantes y trabajadores por cuenta ajena; así, en la *alera*, frecuentemente los pastores llevaban su hato particular junto con el rebaño del ganadero para quien trabajaban, pero no si la *servidumbre* de pastos aprovechada era *ademprio*; se explica esto por la correlación con las cargas vecinales que tampoco sufrían los excluidos.

En definitiva, como señala ARGUDO (1999: 142), con la expresión *demás ademprios* el artículo 146 de la *Compilación* indica la posibilidad de que se realicen otros aprovechamientos distintos a los enumerados precedentemente -*alera* y *mancomunidades* de pastos y leñas-, pero unos aprovechamientos que el adjetivo indefinido *demás* deja claro que pertenecen igualmente al género de las *mancomunidades* y *servidumbres*, y no son cosa distinta. Ahora bien, la *Compilación* guarda silencio sobre qué clase de aprovechamientos deben considerarse comprendidos en semejante expresión, y a la vista de la definición de BERGUA, es probable que lo haga obligada por la inclasificable variedad de derechos vecinales a los que se refiere. Excepción hecha de la *alera*, el *boalar* y el derecho a roturar en montes comunes (*ius scaliare*), que ya se contemplan en los Fueros, la más antigua regulación de los *ademprios* en general se contiene de manera dispersa en las *Observancias* de 1437, en las que no se alude más que a cuatro *ademprios*: *pastar*, *abrevar*, *leñar* y *cazar*. Y con posterioridad a 1437, ya no habrá ninguna disposición legal que les sea específicamente aplicable hasta el *Apéndice Foral* de 1926, que los recogió suma-

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

riamente a través del párrafo final del artículo 14 –leñas, pastos y aguas- y del artículo 16 –alera foral-.

De todo lo cual resulta, sencillamente, que los ademprios aragoneses son, en la línea de lo apuntado por BERGUA, todo el elenco de derechos de aprovechamiento sobre término propio o ajeno de que podían o aún pueden disponer los vecinos de un municipio sobre su propio término u otro colindante. Los textos históricos lo prueban: la expresión ayan aquellos usos, derechos y ademprios que siempre tuvieron, con que tropezamos en un documento de 1474, no deja lugar a dudas sobre la equivalencia de estos tres términos. Los ademprios pueden ser derechos de origen foral, como apacentar y abrevar en régimen de alera, o consuetudinario, y pueden referirse bien a los rebaños –apacentar, asestar y abrevar; acubilar o amajadar (hacer noche en majadas); parizonar (levantar parideras o apriscos) -, bien a la vegetación (leñar y maderar; carbonear: carboniçar; hormiguar: fornillar), bien a la caza, e incluso a la tierra –roturar (escaliar)-. Semejante pluralidad de derechos de aprovechamiento es lo que explica que las formulaciones antiguas y modernas aludan siempre a los ademprios en forma de coletilla (“los demás ademprios y derechos”, 1331; “y de usar los demás ademprios”, 1472; “y demás ademprios”, Compilación de 1967). Desde esta óptica es pues lícito concluir que todos los elementos del artículo 146 de la Compilación son ademprios, alera y mancomunidades incluidas.

Ello no obstante, y visto que la cuestión de la predialidad o personalidad de las servidumbres de pastos todavía es objeto de debate, no es imposible defender justo lo contrario, es decir, la posible equiparación actual de los ademprios a la figura de las servidumbres personales, así como sugerir que en el Derecho foral aragonés los ademprios venían a tener una cuasiautonomía institucional (ARGUDO, 2000: 3.407). Un buen ejemplo de ello serían los derechos consistentes en varios aprovechamientos de los vecinos de un pueblo zaragozano (Tabuena) en los montes de la localidad vecina (Ainzón) reconocidos en una sentencia arbitral de 1433. La Sentencia de la Audiencia Territorial de Zaragoza de 10 de julio de 1909 indica que no se limitan a la alera foral, sino que son especiales y mucho más amplios, no debiéndose confundir por tanto con la alera foral, y la Sentencia de la Audiencia Territorial de Zaragoza de 17 de febrero de 1944 vuelve sobre el tema con los mismos pueblos litigantes y los califica ya de servidumbres personales.

Bibliografía.

APARICI MARTÍ, J.; 1999. Vila-Real y los ganados de Teruel en el siglo XV. Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura. 75: 307-323.

ARGUDO PÉRIZ, J.L.; 1993. La delimitación de las mancomunidades de pastos aragonesas. Legislación y competencias de la Comunidad Autónoma de Aragón. En: VV.AA., Derecho Agrario Español y de todas las Comunidades Autónomas. Congreso Internacional e Iberoamericano de Derecho Agrario, pp. 327-336. Gobierno de Aragón. Zaragoza.

ARGUDO PÉRIZ, J.L.; 1999. Los derechos de pastos aragoneses de origen foral (Competencias de la Comunidad Autónoma de Aragón, legislación y últimas resoluciones judiciales). Revista de Derecho Civil Aragonés, 5 (2): 137-168.

ARGUDO PÉRIZ, J.L.; 2000. Derecho de bienes. En: BERCOVITZ RODRÍGUEZ-CANO,

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

Rodrigo y MARTÍNEZ-SIMANCAS SÁNCHEZ, Julián (Dir.), *Derechos Civiles de España*, VI: 3.377-3.417. Sopec Editorial. Madrid.

BALCELLS ROCAMORA, E.; 1985. Reflexiones sobre el interés ecológico de los contratos faceros en la adecuada utilización de los territorios montañosos. *Pirineos*, 25 (125): 143-150.

Becat, J.; 2000-2001. Vida pastoral i ordenació del territori a Andorra. *Estudis d'Història Agrària*, (14): 229-254.

BERGUA CAMÓN, J.; 1980. Voz "ademprio". En: *Gran Enciclopedia Aragonesa*, I: 48-49. UNALI. Zaragoza.

BOFARULL I TERRADES, M.; 1991. Origen dels noms geogràfics de Catalunya. Pobles, rius, muntanyes, etc. Millà. Barcelona.

CASALS COLLEDECARRERA, M.; 1941. El derecho real de servidumbres según los principios del Derecho foral de Cataluña. Bosch. Barcelona.

CASTAN TOBEÑAS, J.; 1936-1939. Derecho civil español común y foral. Obra ajustada al programa para las oposiciones a Notarías determinadas. Reus. Madrid. 4ª ed. 2 vols.

CUADRADO IGLESIAS, M.; 1980. Aprovechamientos en común de pastos y leñas. Servicio de Publicaciones Agrarias del Ministerio de Agricultura. Madrid.

ELÍAS PASTOR, J.M.; ELÍAS PASTOR, L.V. y GRANDE IBARRA, J.; 1992. Cuadernos de la trashumancia, 4. Alto Macizo Ibérico. ICONA. Madrid.

ELÍAS PASTOR, L.V. y MUNTIÓN HERNÁEZ, C.; 1989. Los pastores de Cameros. Consejería de Agricultura y Alimentación; Logroño. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; Madrid.

FAIRÉN GUILLÉN, V.; 1951. La Alera Foral. Institución Fernando el Católico. Zaragoza.

MARÍN RUBIO, J.; 1999. Crónica sentimental de Malanquilla (1880-1980). Introducción, edición y notas de Miguel Ángel Solá Martín. Asociación "Miguel Martínez del Villar", Malanquilla (Zaragoza); Diputación Provincial, Zaragoza.

MERINO HERNANDEZ, J.L.; 1988. Comentario a los arts. 145 a 148 (servidumbres) de la Compilación aragonesa. En: ALBALADEJO, M. (Dir.), *Comentarios al Código Civil y Compilaciones forales*, XXXIV, vol. 2º: 235-262. Edersa. Madrid.

PELLA Y FORGAS, J.; 1969. Tratado de las relaciones y servidumbres entre las fincas: examen especial de las ordinales llamadas de Sanctacilia. Segunda Edición. Bosch. Barcelona.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2003a. Regulación legal de los aprovechamientos de pastos y leñas en los montes públicos aragoneses. Una aproximación a partir del caso de Malanquilla (Zaragoza). Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón. Zaragoza.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2003b. Los pastos del monte Entredicho (Malanquilla, Zaragoza): una polémica medieval aún viva (1313-2002). En: VV.AA., *Actas de la Segunda reunión del Grupo de Historia Forestal*. Cuadernos de la Sociedad Española de Ciencias Forestales, (16): 185-192.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2004. La alera foral de pastos en Aragón. *El Justicia de Aragón*. Zaragoza.

LA TRANSTERMINANCIA Y LOS COMPASCUOS INTERVECINALES EN ARAGÓN

Sala i Bonastra, S.; 1993. Els béns patrimonials dels Ens Locals. Bosch. Barcelona.

SAN MIGUEL AYANZ, A.; 2001b. El pastoreo en la ordenación de los montes españoles del siglo XXI. Ponencia en el II Congreso Forestal Español, Granada. Inédito.

SANCHO REBULLIDA, F.A.; 1968. Los derechos reales en la compilación del Derecho Civil de Aragón. Revista Crítica de Derecho Inmobiliario, XLIV: 541-583. También en Estudios de Derecho Civil, II (Pamplona, 1978): 230 y ss.

Autores: Juan José Rodríguez García, Sara Postigo Ortega, José Luis Fernández Antón

Ponente: Juan José Rodríguez García.

TRAGSATEC, Área de Desarrollo Rural

Actualmente nos vemos en la necesidad de incorporar las nuevas tecnologías para mejorar la calidad del trabajo en entornos donde es relevante el componente espacial de la información. Por este motivo un Sistema de Información Geográfica (SIG) constituye una de las bases que sustenta la gestión ambiental en el territorio y contribuye al proceso de toma de decisiones.

Un factor determinante para decidir implantar un SIG para gestionar las vías pecuarias, es que se trata de un sistema que permite poner en marcha los procedimientos para aplicar la Ley de Vías Pecuarias. Se puede llevar a cabo una gestión integrada del territorio a estudiar, relacionando una base cartográfica con bases de datos alfanuméricas, con esto se obtiene una georreferenciación de los datos.

Actuaciones como la elaboración de inventarios de vías, identificación de intrusiones, control de usos del suelo, valoración ambiental, estudio de recursos naturales, etc... se pueden analizar de una forma muy ágil, intuitiva y fácil de manejar a nivel de usuario.

La implantación de un SIG en general, y en particular para gestionar las vías pecuarias lleva consigo tres fases:

- Datos de partida
- Modelo de Datos. Estructura y flujo de la información
- Procesamiento y análisis de la información
- Información resultante. Visualización y consulta.

Para entender mejor cómo funciona un Sistema de Información Geográfica enfocado al estudio de las vías pecuarias vamos a desglosar estos cuatro puntos.

1. DATOS DE PARTIDA

La tecnología SIG se basa principalmente en la vinculación de información a una base gráfica.

La base gráfica adquiere la misma importancia que la información alfanumérica. La cartografía que se pueda obtener requiere una serie de procesos para que pueda ser incorporada al sistema. Cuantos más elementos estén incorporados y clasificados en la cartografía mayor potencial de procesamiento de la información tendrá el sistema y mayor rendimiento se le podrá sacar.

La calidad del sistema radica también en obtener una base de datos alfanumérica lo más completa posible, cuantos más datos se incorporen y mayor sea su diversidad más análisis podrán establecerse entre ellos.

La interacción entre los datos gráficos y los alfanuméricos permite establecer unas relaciones que hasta ahora no se habían tenido en cuenta en los estudios. Con un SIG se consigue trabajar con ésta interacción y se pueden extraer consultas, cálculos estadísticos, mapas temáticos y demás resultados que permiten sacar conclusiones y llegar a toma de decisiones mucho más objetivas, más contrastadas y basadas en estudios más exactos.

LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA APLICADOS A LA GESTIÓN Y DESLINDE DE LAS VÍAS PECUARIAS

Por éste motivo es muy importante realizar una primera labor de recopilación de datos tanto alfanuméricos como gráficos para conseguir un aprovechamiento del SIG acorde con las necesidades que se le van a exigir.

Toda la información necesaria para implementar un Sistema de Información Geográfica procederá de diversas fuentes: organismos públicos, trabajos de campo, Investigación, etc... Este trabajo de recopilación puede llevar una parte importante del tiempo y del presupuesto de un proyecto SIG y se le debe dar más importancia de la que frecuentemente se le asigna.

Podemos diferenciar los datos a recopilar en los siguientes apartados:

1.1. Información Vectorial

Cartografía digitalizada obtenida de varias fuentes de información

Los gráficos vectoriales pueden obtenerse de fuentes como:

- Catastro
- IGN
- Servicios Territoriales de Agricultura (Concentración Parcelaria).
- Organismos autonómicos.
- Fomento. Obras públicas.
- Ayuntamientos.
- Etc...

Los formatos de ésta cartografía son muy variados y es necesario homogeneizarlos. Pueden estar en formato papel, en formato raster (escaneado) o en formato digital (vector).

1.1.2 Captura de datos en campo (puntos GPS, fotografías, mediciones, investigación de la propiedad...)

El trabajo de campo es muy importante y de aquí se puede sustraer gran cantidad de información muy específica según la finalidad del SIG. En el caso que nos ocupa, se pueden tomar datos de puntos de interés con GPS como mojones, fotografías de campo para reconocer el estado de la vía, mediciones de anchos de vía, mediciones de fincas intrusadas, estudios de identificación de fauna y flora de las zonas a estudiar, etc..

Toda esta información, al ser incorporada a la cartografía base ya establecida, hace que el sistema mejore su calidad de forma muy notable lo cual contribuye a ampliar los cálculos que realiza un Sistema de Información Geográfica.

1.1.3 Modelo digital del terreno. (MDT)

La incorporación de un MDT a la cartografía permite realizar estudios en los que la elevación y la orografía del terreno sean un factor a tener en cuenta cuando no determinante. Consultas como desniveles, cotas máximas, cotas mínimas, o análisis de visibilidad desde puntos concretos (miradores), pueden incorporarse en la herramienta SIG dando unos resultados muy prácticos.

1.2 Información Raster

1.2.1 Fotografía aérea

En los últimos años la incorporación de fotografía aérea en un SIG ha pasado de ser un soporte a la cartografía a ser una fuente de información muy importante. La posibilidad de obtener ortofotografía de alta resolución permite localizar elementos y áreas de interés que antes era necesario conseguir en trabajos de campo. Por otro lado disponer de secuencias de ortos de la misma zona espaciadas en el tiempo supone la obtención de mucha más información como la evolución ambiental de zonas, el momento en que se producen intrusiones, vertidos incontrolados, evolución de usos del suelo, etc...De esta manera, la orto del vuelo americano USAF56 supone una fuente imprescindible para analizar las modificaciones sufridas en el dominio pecuario a lo largo del tiempo, ya que en esa fecha el nivel de degradación de la misma era muy bajo.

1.2.2 Imágenes satélite

Como soporte a la información raster pueden utilizarse imágenes satélite. El objetivo es semejante al de las fotografías aéreas con el inconveniente de que la resolución de la imagen es bastante inferior. Como ventaja de la utilización de éstas imágenes se puede considerar la posibilidad de disponer de secuencias temporales con más facilidad que las ortofotos y como añadido, utilizando el software adecuado y mediante técnicas de teledetección, se obtienen estudios de clasificación de usos de suelo, degradación del medio, intrusiones de gran nivel, etc, que pueden resultar muy útiles como fuente de información para ser vinculados en nuestro SIG.

1.2.3 Mapas antiguos

El fondo documental asociado a las vías pecuarias, se compone de planos referidos a su deslinde y/o amojonamiento. Estos documentos pueden ser escaneados y servir así de referencia "sin rigor cartográfico" para el recorrido de la vía.

1.3 Información Alfanumérica

1.3.1 Titulares afectados

Conveniente disponer de un listado de los titulares de bienes que limitan con la vía pecuaria y por lo tanto son susceptibles de ser informados de cualquier incidencia que se pueda producir durante el proceso de deslinde y amojonamiento de la vía.

Estos datos pueden obtenerse de organismos como catastro, registro de la propiedad, servicios territoriales de agricultura de comunidades autonómicas, ayuntamientos o realizando una labor de investigación en campo en cada término municipal.

1.3.2 Información de archivos históricos.

La finalidad del Fondo Documental es disponer, de forma detallada, de toda la información recopilada de las vías pecuarias existentes con el objetivo de facilitar a la Consejería de Medio Ambiente el mejor conocimiento y gestión de la misma, así como favorecer el acceso a esta información a entidades y particulares interesados en dicha materia.

Así, el Fondo Documental pretende recopilar y disponer toda la documentación histórica existente sobre las vías pecuarias, que actualmente se encuentra depositada en diversos archivos documentales como pueden ser: Fondo Documental de Vías Pecuarias de la Subdirección General de Conservación de la Naturaleza del Ministerio de Medio Ambiente, Archivo Histórico Nacional, Archivo de la Asociación General de Ganaderos del Reino, Archivo Histórico del Ministerio de Agricultura..., siempre en función de la Comunidad sobre la que se esté trabajando.

2. MODELO DE DATOS. ESTRUCTURA Y FLUJO DE LA INFORMACIÓN

Entendiendo el SIG como un sistema en el que el manejo de la información gráfica y alfanumérica se hace de manera integrada, es clara la necesidad de una fase previa en la que se diseñará el modelo de datos, mediante el cual se realiza la representación de la información la misión principal de resolver problemas espaciales o territoriales.

En esta fase habrá que definir las entidades y atributos a reflejar así como el flujo de la información. Los pasos a desarrollar serán:

2.1. Estructura de la Información gráfica

Se trata de un proceso de abstracción en el que la complejidad del mundo real pasa a ser una representación simplificada.

Una vez analizada la información en la primera fase “Datos de Partida”, optamos por un modelo vectorial, ya que tanto los contornos del dominio pecuario como el de las colindancias están perfectamente definidos.

La información se estructura en capas, decidiendo la topología a asignar a cada una de ellas (puntos, líneas o polígonos) que define las relaciones espaciales entre los objetos geográficos.

En el caso que nos ocupa, la representación del dominio pecuario y algunas de las entidades localizadas en su zona de influencia y que lo afectan, pueden estructurarse según se trate:

- Vía pecuaria.- en caso de tener trazadas las vías pecuarias, habrá que analizar si se trata de topología de línea (si se ha digitalizado únicamente el eje de la vía) o si por el contrario está reflejado el contorno de la vía, tratándose entonces de topología de superficie.
- Colindancias.- tanto se trate de parcelas colindantes como de edificaciones que intrusen la vía pecuaria, es clara la idea que se tratan de coberturas de polígono.
- Ocupaciones.- las ocupaciones podrán tratarse como topología lineal (tuberías, tendido eléctrico,...) o topología superficial (abrevaderos, patios,..)

Las coberturas de colindancias y ocupaciones se extraerán tras el cruce de la cobertura de Vía Pecuaria con catastro o mapas topográficos en formato vectorial existentes de la zona objeto de trabajo.

En caso de necesitar reflejar otro de tipo de información gráfica, será requisito necesario analizar la conveniencia de almacenarla según un criterio topológico.

2.2. Estructura de la Información Alfanumérica

Una vez decidida la información a almacenar en la base de datos, ésta se estructurará de tal manera que se asegure una correcta gestión de la misma.

La información referente a los elementos gráficos se relaciona con dichas entidades a través de identificadores que se almacenan en el registro alfanumérico y en el gráfico.

Una vez decidida la estructura de la base de datos, con sus tablas y relaciones entre ellas, se está en condiciones de volcar la información recopilada en la primera fase a nuestra base de datos. Según los datos a integrar será necesario tratarlos de manera que en su incorporación no exista pérdida de información.

2.3. Definir la Interface Gráfica de Usuarios (GUI)

La interface actuará como traductor bidireccional entre el usuario y el sistema informático.

Debe permitir a usuarios no expertos interactuar fácilmente con los datos del SIG, existiendo diferentes niveles de acceso en función del tipo de usuario de entrada al sistema.

De esta manera se definirá el entorno de trabajo, con las ventanas, menús e iconos que se consideren necesarios.

- Se han de diseñar aspectos como:

- Formulario en el que se reflejen los datos relativos a una vía pecuaria

- Pantallas de incorporación de nueva información en el sistema

- Formulario sobre el que se ejecuten las consultas

- Proceso a seguir en el deslinde de vías pecuarias, consiguiendo que sea una fase de fácil entendimiento para el usuario.

3. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN

Diseñado el sistema de manera que se asegure el correcto funcionamiento de la aplicación, así como la obtención de los resultados esperados, ya se está en condiciones de integrar la información.

Según el tipo de información a incorporar habrá que seguir unas especificaciones determinadas: resolución, tolerancias, claves, relaciones,...

Además, mediante operaciones propias de cualquier SIG (álgebra de mapas, buffer,...) se podrán obtener nuevas coberturas a partir de las iniciales, así como obtener resultados imprescindibles en la toma de decisiones.

3.1 Incorporación de información gráfica

La cartografía recopilada debe pasar por un proceso para que pueda ser incorporada a un SIG. Estos procesos son:

- Escaneo.

- Vectorización.

- Georreferenciación.

- Construcción de una estructura de capas.

- Generación de Topologías.

- Utilización de formatos comunes para ser utilizados por diferente software.

3.2. Etiquetado de recintos

Cada recinto digitalizado debe tener insertada una etiqueta identificativa que va a servir de enlace entre la base gráfica y la base alfanumérica. De esta forma es como se vinculan los valores de una base de datos a los valores gráficos.

3.3 Clasificación de las vías

Las vías pecuarias deben desglosarse según su anchura, lugar de origen y destino, intensidad de tránsito de ganado que soportaba, uso actual, etc...

Según su anchura éstas se dividen en cuatro:

- Cañada: hasta 75 metros
- Colada: hasta 37,5 m
- Vereda: hasta 20 m
- Cordel: menor de 20 m

Con estos datos, incorporados en un SIG, y aplicando una serie de buffer sobre el eje de la vía, se visualiza sobre la cartografía toda la superficie que por derecho le corresponde y que es de dominio público.

Según su lugar de origen y destino tienen diversos nombres:

- Cañada Real Segoviana
- Cañada Real Soriana
- Cañada Real Leonesa
- Vereda Toledana
- Vereda del Romero
- Colada del Vallejo
- Cordel de Castilla
- Etc...

Estos nombres son realmente identificativos de la vía por lo que siempre han de estar vinculados a la misma.

Según su uso actual, se pueden diferenciar principalmente tres:

- Uso Tradicional. Tránsito de ganado
- Uso Recreativo y Deportivo.
- Uso Ecológico.

Diferenciando en el SIG el uso de la vía pueden establecerse actuaciones diferentes en cada una, como diseño de rutas turísticas, diseño de rutas para el tránsito de ganado, obtención de permisos de tránsito y visitas guiadas, restricciones de tráfico de vehículos en zonas recreativas, prohibiciones de tráfico en zonas ecológicas, etc...

3.4 Localización de propietarios colindantes

El listado de titulares de bienes de propiedades colindantes a las vías pecuarias, ha de ser relacionado con sus recintos gráficos correspondientes en la base cartográfica. Acompañando al nombre del propietario deben ir otros datos alfanuméricos adjuntos como DNI, dirección, teléfono, naturaleza familiar de los bienes, año de toma de posesión de los bienes, etc...

De esta forma se podrán realizar consultas al SIG para determinar el grado de intrusión de una vía, su localización geográfica, diseñar actuaciones de recuperación, gestionar las acciones a llevar a cabo (registro de notificaciones y publicaciones en boletines oficiales, plazos de publicaciones, entrega de alegaciones, determinación de fechas de actuación...).

3.5 Conectividad entre espacios naturales o zonas de interés ecológico

Incorporando la Red de Espacios Naturales, incluyendo las características técnicas de cada espacio, y vinculándola con la red de vías pecuarias se establece una conexión por la cual se pueden realizar estudios de conectividad que llevan a extraer una gran diversidad de actuaciones concretas. La posibilidad de estudiar los espacios naturales como una red intercomunicada y no como elementos independientes y aislados unos de otros abre un campo de estudios muy amplio.

4. INFORMACIÓN RESULTANTE. VISUALIZACIÓN Y CONSULTA

Una de las funcionalidades que debe cumplir un SIG es la visualización de los datos mediante mapas, informes, generados automáticamente a partir de consultas a la base de datos asociada cuya finalidad es proporcionar una información y resultados que favorezcan la toma de decisiones a un gestor.

Dentro de este contexto cabe mencionar algunos procedimientos muy habituales: la modelización cartográfica y los modelos digitales del terreno (para análisis de superficies).

Se entiende por modelización cartográfica el tratamiento y combinación de distintas capas de información georreferenciadas, con el que se agiliza el proceso y se mejoran los resultados esperados (en precisión y presentación).

4.1 Longitud y superficie ocupada por las vías

La superficie de este bien público, a nivel nacional, es uno de los primeros datos generales que se extraen. Cruzando/superponiendo la cobertura de vías y la provincial se obtiene la ocupación a nivel provincial y autonómico, con lo cual se puede hacer una estimación muy concreta de la superficie que se va a gestionar.

4.2 Registro de la propiedad de las vías. Base jurídica para la defensa de la titularidad del patrimonio público.

Las Administraciones Públicas se encuentran en la práctica ante el Registro de la Propiedad en un plano de indefensión. De tal modo esto es así que, ante conflictos de ocupación llevados a los tribunales, reiteradas sentencias se expresan siempre en el

mismo sentido: hay que deslindar, amojonar y señalizar convenientemente la vía pecuaria. Por otro lado la ley amparaba situaciones de ocupación dado que, en su propia Exposición de Motivos, al reconocer que dichas vías ya no contaban con su función original, parecía oportuno “facilitar el cambio de utilización de estos terrenos, en la medida en que resulten innecesarios para el cumplimiento de su función primitiva, bien mediante su aplicación a la satisfacción de las nuevas necesidades, bien mediante su conversión en valor dinerario”.

Así, con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, el legislador opta por la posibilidad de inscribir las vías pecuarias en el Registro de la Propiedad una vez hayan sido deslindadas, de tal modo que el deslinde aprobado no sólo declarará la posesión, sino también la titularidad demanial a favor de la Comunidad Autónoma que lo realice.

4.3 Valoración ambiental y económica de este recurso

La tendencia actual en nuevos estudios de medio ambiente pretenden entrar a hacer una valoración de los bienes públicos, entre los que se incluyen las vías pecuarias. La posibilidad de hacer una estimación del valor económico de un bien ecológico es una idea bastante ambiciosa pero gracias a la utilización de la herramienta SIG y la inserción de multitud de variables, esta idea resulta viable y los valores resultantes pueden considerarse fiables porque están basados en datos concretos.

4.4 Utilización de las vías como corredores verdes

Como consecuencia de los análisis de conectividad entre espacios naturales o zonas de interés ecológico se extraen resultados prácticos a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo una puesta en marcha de actuaciones.

Algunos ejemplos de consultas y análisis dentro de un SIG enfocado a las vías pecuarias y relacionados con la conectividad pueden ser:

- Conexión de áreas con especies arborícolas protegidas.
- Rutas ecológicas para visitar árboles singulares.
- Instalación de carteles informativos, merenderos y demás mobiliario
- Travesías comerciales históricas.
- Localización óptima de parques
- Carriles verdes
- Estudios de instalación de miradores. (análisis de visibilidad).
- Centros de interpretación de la naturaleza
- Instalación de puestos de observación de fauna
- Instalación de centros de interpretación de La Mesta.

4.5 Intrusiones y Ocupaciones

Las intrusiones son terrenos que con carácter permanente ocupan la vía y que suponen un impacto importante para la integridad del itinerario, sobre todo si se trata de cortes o interrupciones, pudiéndose requerir a los intrusos que cesen en su actuación.

Sin embargo, hay ocasiones en que, por razones de interés particular se podrán autorizar ocupaciones con carácter temporal, siempre que no alteren el tránsito ganadero ni

impidan los demás usos compatibles o complementarios con aquel. Estas ocupaciones pueden ser topológicamente distintas, ya que pueden ser lineales (tuberías, tendido eléctrico,...) o superficiales (nave almacenamiento, punto de control pluviométrico....)

Con una buena base cartográfica la detección y análisis de intrusiones y ocupaciones resulta muy ágil así como su posterior tratamiento administrativo: notificaciones, períodos de alegaciones, deslindes y amojonamientos, etc...

4.6 Deslinde y Amojonamiento de Vías Pecuarias

Entendiendo Deslinde y Amojonamiento como los actos administrativos por los cuales se determina la existencia, anchura, trazado, características físicas generales y la posterior señalización permanente de los límites de la vía pecuaria sobre el terreno, es clara la necesidad de su automatización desde un Sistema de Información Geográfica el cual además de crear el trazado del deslinde mediante criterios geométricos generará los notificaciones a los propietarios colindantes y a las organizaciones o colectivos interesado, además de proporcionar el listado de las coordenadas dónde están ubicados los mojonos, lo cual facilita el trabajo posterior en campo.

4.7 Actuaciones de recuperación o rehabilitación

Gracias a la obtención de fotografías aéreas en diferentes espacios de tiempo se puede apreciar la evolución de la vía y por tanto se pueden tomar decisiones como la prioridad de recuperación de determinadas zonas.

Análisis como estos son fáciles de llevar a cabo:

- Localización de vertederos incontrolados y escombreras.
- Localización y análisis de la situación de edificaciones singulares
- Evaluación de costes, presupuestos de recuperación o rehabilitación de espacios, edificaciones, puentes...
- Control y seguimiento de las fases de actuación.
- Gestión de sanciones administrativas a intrusiones y actividades nocivas.

4.8 Histórico y evolución de factores

Un SIG es un proyecto vivo en el tiempo, y por ello, para aprovechar todo su potencial, es importante tener actualizados los datos incorporados, es más, con el tiempo se consigue obtener otra variable a tener en cuenta y es la obtención de una base de datos histórica que permite ampliar los cálculos de previsión y evolución de diferentes factores como por ejemplo: Evolución de zonas recuperadas, control actualizado de intrusiones, localización de nuevas contaminaciones, cumplimiento de resoluciones judiciales, control y registro de tránsito ganadero, etc...

OPCIONES POLÍTICAS PARA APOYAR LA TRASHUMANCIA Y BIODIVERSIDAD EN LAS MONTAÑAS EUROPEAS. RESULTADOS DEL PROYECTO EUROPEO TRANSHUMOUNT

Marta Pérez-Soba, Alterra Wageningen UR, The Netherlands

Las siguientes recomendaciones se elaboraron en el congreso celebrado en Landquart (Suiza) en Mayo del 2004, organizado dentro del proyecto Europeo TRANSHUMOUNT (Revisión del papel de la trashumancia en los procesos y dinámica de los ecosistemas de montaña, 5º Programa Marco de la UE). Estas recomendaciones se hicieron con el objetivo de (1) mejorar el reconocimiento de los servicios públicos suministrados por los sistemas trashumantes, (2) mejorar la interacción entre las comunidades rurales y los pastores, (3) apoyar la venta de productos de los sistemas trashumantes, y (4) ofrecer una guía para el diseño de esquemas públicos de apoyo financiero. El objetivo no consiste en aumentar el gasto público, sino en establecer el orden adecuado en las prioridades de los sistemas de apoyo actuales y en establecer las regulaciones que favorecen y no impiden la trashumancia.

1. Mejorar el reconocimiento de los servicios públicos suministrados por los sistemas trashumantes

- La Unión Europea (UE) debería reconocer el papel de la trashumancia en el mantenimiento de muchos paisajes rurales con alto valor paisajístico
- La trashumancia es una parte integral de la agricultura tradicional en la mayoría de las montañas europeas, y su significado para el desarrollo sostenible debería ser reconocido al formular las políticas agrarias
- Los sistemas trashumantes están implicados en muchos sistemas agrícolas de alto valor para la naturaleza, y los países de la UE deberían considerarlos dentro de la evaluación de las áreas Natura 2000
- La reforma de la presente Política Agraria Comunitaria (PAC) probablemente acelerará el proceso de polarización del uso de suelos por una parte hacia la intensificación del uso, y por otra hacia su progresivo abandono. Un resultado que no es el propuesto
- A pesar de que el apoyo de la trashumancia concuerda perfectamente con la lógica de la reforma de la PAC, en la práctica las nuevas regulaciones tienden a exacerbar las debilidades del sistema, desde el punto de vista de los sistemas de ganadería marginales

2. Mejorar la interacción entre las comunidades rurales y los pastores

Las comunidades locales rurales y los pastores son interdependientes, pero a menudo el papel del pastor se critica por las siguientes razones:

- El pastoreo requiere un conocimiento de las prácticas tradicionales y habilidades relacionadas con los animales y el pastoreo sostenible, así como dotes para adoptar tecnologías nuevas. Estas capacidades necesitan ser mejor reconocidas por la sociedad, con la creación de una educación especializada que resulte en una titulación profesional
- Los pastores son empleados a menudo por temporada, y por lo tanto no tienen ventajas en términos de seguridad social. Por lo tanto se necesita ofrecer a los pastores

OPCIONES POLÍTICAS PARA APOYAR LA TRASHUMANCIA Y BIODIVERSIDAD EN LAS MONTAÑAS EUROPEAS. RESULTADOS DEL PROYECTO EUROPEO TRANSHUMOUNT

- trabajos fuera de temporada, así como sistemas de seguridad social más flexibles
- Las condiciones de vida durante la trashumancia son frecuentemente duras. El pago de sueldos adecuados facilitaría la incorporación de pastores profesionales
 - La trashumancia ayuda a mantener vivas las comunidades rurales en zonas marginales, por ello merece apoyo público

3. Apoyar la venta de productos de los sistemas trashumantes

- El etiquetado de los productos trashumantes demuestra el ser efectivo en muchos casos pues da una identidad al producto que es apreciada por los consumidores
- La promoción directa y distribución local también funciona
- La conciencia pública puede conseguirse a través del turismo y las agencias de conservación
- Se debería estimular el procesamiento y promoción de los productos de una forma local y descentralizada

4. Ofrecer una guía para el diseño de esquemas públicos de apoyo financiero

Muchos hábitats y especies asociadas con la trashumancia son únicas e irremplazables, y tienen valores económicos e intrínsecos. La trashumancia también contribuye a proteger los ecosistemas y paisajes de montaña de peligros naturales (por ejemplo: fuego, erosión, avalanchas y deslizamientos de suelos), a través del mantenimiento de un mosaico estable de áreas del paisaje, que se ha desarrollado a través de los siglos. Esto ahorra dinero y evita costes a la sociedad. Por lo tanto, la trashumancia merece un apoyo público mucho mayor. Es necesario apoyar los medios de sustento de los pastores trashumantes, pues de otra forma acabarán desapareciendo.

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

Antonio Martín García.

Dr. en Geografía y Ldo. en Derecho. Gerencia de Urbanismo. Ayuntamiento de Sevilla.

INTRODUCCIÓN.

Como producción urbana, Sevilla se ha caracterizado por llegar tarde a la planificación -el primer Plan General de Ordenación es de 1.946-, gestionar y ejecutar escasamente sus directrices, vivir de espaldas a sus grandes infraestructuras (dársena, río, ferrocarril,...) y sufrir notables déficits de equipamientos sociales, hasta finales del siglo XX. Con todo, el problema social y urbanístico de mayor incidencia, no resuelto, ha sido el de la vivienda.

Como producción territorial, el campo hispalense se entendió como escenario pasivo para la invasión o “siembra” desordenada por usos residenciales y de actividad, no como oportunidad para la articulación, engarce, de dos espacios obligados a entenderse. Por ello, la relación campo-ciudad no fue pacífica sino agresiva para el subsistema más vulnerable y estático: el campo, objeto de impactos difuminadores de sus componentes y negando la lógica interna de sus preexistencias físicas, entre las cuales se encuentran las vías pecuarias y la red complementaria de caminos básicos y secundarios.

En la justificación del modelo de gestión rural-urbano resultante ha sido fundamental el proceso decisonal público municipal, muy vinculado a unas relaciones de poder privado dominadas por la alta concentración de propiedad de la tierra. Inventariar, documentalmente, el comportamiento social sobre los espacios demaniales sevillanos desde mediados del XIX, nos va a permitir conocer y poner en valor el considerable patrimonio colectivo desaparecido, privatizado y/o reconvertido en infraestructura de la ciudad.

Esta ponencia es un resumen parcial del libro, en proceso de redacción, titulado: Suelos del Común y Urbanismo. Sevilla, 1.850-2.000.

VÍAS PECUARIAS DESLINDADAS EN EL SIGLO XIX. INTRUSIONES Y CONFLICTOS.

Sevilla no conserva memoria de su red de vías pecuarias durante el siglo XIX, dado que el acta que dio fe del deslinde realizado en 1.869 ha desaparecido, por pérdida. Por ello, para la etapa decimonónica sólo contamos con fuentes documentales incompletas, fraccionadas y, lógicamente, contradictorias en ocasiones, por lo que hemos optado en referenciar el análisis en base a las vías deslindadas y con sustento documental cierto, lo cual reduce la muestra a dos espacios demaniales, a saber: Vereda de los Molinos o Palmete y la Cañada Real de Puente Orada u Horadada, también conocida como del Camino bajo de Alcalá de Guadaira-Juncal-Enramadilla.

Según sostiene, en 1.941, el Archivero del Sindicato Nacional de Ganadería (Archivo General de Vías Pecuarias, I.C.O.N.A. Madrid), en junio de 1.868 se realizó apeo sobre la vereda de los Molinos o de Palmete, “ en cuyo paraje -inmediaciones del puente de Guadaira y sitio donde empieza la servidumbre—se hallaban varios propietarios de los predios colindantes, . . . todos los cuales convinieron con el perito agrónomo y el visitador presentes, en el que la referida servidumbre había sido siempre considerada como cordel de carros y como tal le correspondía tener 45 varas, . . . y en vista de que habían desaparecido o se hallaban fuera de su lugar los mojones y señales de anteriores deslindes,

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

el Sr. Tenientes de Alcalde mandó proceder al apeo de todo el cordel denunciado dándole la anchura de las 45 varas que previene la ley, . . . y se recuerda por la Circular de este Gobierno de provincia de 1.861, . . .”. En este caso, el consenso de los implicados benefició al interés general en cuanto la consideración de la vía como cordel, en lugar de vereda, supone un incremento de su diámetro de 20 varas. Aún así, y producto del apeo realizado, se reconocieron 158.655 m² de intrusión, ocupación o disminución de su superficie, en tan sólo 2,2 kms. de recorrido por el término municipal de Sevilla.

El mismo documento refiere otro apeo, éste realizado en septiembre del mismo año, sobre la Cañada Real que “salía por el término de Alcalá de Guadaíra y sitio nombrado Puente Orada y venía por la Enramadilla al Matadero”. De nuevo se planteó la duda: ¿cañada ó vereda?. La solución, en éste caso, fue salomónica: “después de conferenciar sobre estos extremos las varias personas que se hallaban presentes conocedoras y prácticas en el terreno, y de examinarse sus circunstancias e indicaciones, convino el Visitador en que esta servidumbre debía entenderse, . . . como vereda de carne desde puente orada hasta la alcantarilla del Juncal y desde aquí a la Enramadilla como Cañada Real, el Sr. Teniente Alcalde dispuso se procediese al deslinde y amojonamiento de las referidas vereda y parte de cañada, para cuya operación estaban citados los dueños de los predios colindantes. Dado que en el tramo de vereda – línea divisoria de los términos de Alcalá y Sevilla hasta el Juncal— “no pareció necesario amojonarlo, mediante que la vía se hallaba sobradamente franca”, es en el de cañada, con una longitud de 1.036’61 mts. donde se localizan las 135.450’ 42 m² de ocupación, en concreto “se observó que toda la usurpación debía haberse cometido por tierras del Juncal, por cuanto la superficie de las hazas pertenecientes al Cortijo del Maestre Escuela se había elevado sobre el área de la Cañada más de una vara. . . “.

Por tanto, sólo en los dos apeos de los que tenemos constancia documental, y cuyo trazado recoge el Plano nº. 1, pasaron a manos privadas más de 9 Has. de suelos demaniales y uso público, lo cual es suficiente ejemplo del proceso de adelgazamiento que están viviendo, desde la segunda mitad del XIX, la red hispalense de vías pecuarias. Si bien, el caso de Sevilla no era excepcional pues, tal como refiere J.M. MANGAS (1.992), y denuncia la propia Asociación General de Ganaderos que atribuye la ineficacia legislativa al haber encomendado a las autoridades municipales la dirección de los deslindes, “las numerosas leyes y disposiciones que de antiguo vienen dictándose en la constante preocupación de los gobiernos de conservar las vías pecuarias, las intrusiones y usurpaciones siguen siendo frecuentísimas no sólo en las provincias andaluzas y extremeñas, sino en la mayor parte de las regiones de España”.

La precisa delimitación de responsabilidad en las Corporaciones Locales respecto a lo que estaba sucediendo con las vías pecuarias, también se ratifica en la de Sevilla. El acto técnico-administrativo del deslinde realizado en 1.868 fue incompleto, pues el consiguiente amojonamiento, del todo necesario para clarificar los límites entre el dominio público y el privado, nunca llegó a realizarse, de ahí que los 35.450’92 m² no pudieran reivindicarse. Pues, cuando cuarenta años más tarde, en 1.904, resurja el conflicto de aquella vía pecuaria, ahora denominada del Juncal o Camino bajo de Alcalá, la superficie ocupada no sólo devendrá firme por aplicación de la R.O. de 10 de mayo de 1.884 (la recupera-

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

ción, no contenciosa, por la Administración del Estado de una posesión usurpada de dominio público sólo dura un año), también la Sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 30-XII-1.905, lo confirma, en base a los artículos 70, 77 y 97 del R.D. 13-VIII-1.892, “la práctica del amojonamiento corresponde a la autoridad municipal del Ayuntamiento a que pertenezca la vía”, y a que, el deslinde de 1.868, “quedó firme porque no se ha probado ni siquiera intentado probar que contra su firmeza se hiciera por nadie impugnamiento”.

Antes de la resolución del alto Tribunal, el Ayuntamiento, que se vio obligado a intervenir a posteriori de sendos escritos de denuncia, de la Guardia Municipal y del Visitador principal, por el cerramiento realizado de la superficie ocupada por colindante, resuelve “se diese comienzo al deslinde de la vía”, previa su declaración como local, por considerar que sólo cruzaba el término de Sevilla (art. 68 del R.D. de 1.892). Ambas decisiones fueron contestadas tanto por el Gobernador provincial como por la Asociación General de Ganaderos, que exigían el amojonamiento del deslinde de 1.868, operación del todo imposible de llevar a cabo debido a que, como poco más tarde se reconocerá, el Acta de aquél lo había perdido el Ayuntamiento, había desaparecido del Archivo Municipal.

Del deslinde realizado por la Corporación, en Agosto de 1.904, (Plano nº. 2), emerge una realidad aún más indeseada: la usurpación de dominio público se había duplicado. Las intrusiones en la Cañada Real del Juncal por los colindantes ascendían ahora a 175.581'31 m²; y, aunque la ocupación en las zonas del Cortijo de Maestreescuela y Tierras de Villegas eran las mayoritarias, el 62'7%, los usos urbanos comienzan a tener presencia en la difuminación de las vías pecuarias hispalenses.

ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD Y CRECIMIENTO URBANO: PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS.

Dominio no del latifundio sino del hiperlatifundio y del parcelario de grande escala definen la estructura del campo sevillano desde mediados del siglo XIX; pues, si en 1.872, “tan sólo diecinueve grandes propietarios (de más de 100 Has.) disponían del 61'0 % de la tierra, . . . en 1.894 eran veintidos titulares los que detentaban la propiedad del 58'54% del territorio hispalense no urbano”, A. MARTÍN (1.996). Esta situación jurídico-económica del agro sevillano se modifica escasamente hasta la mitad del siglo XX, ya que, si bien en 1.945/1.948, (Catastro topográfico parcelario), los grandes patrimonios rústicos representaban, ¡sólo!, el 35% del suelo agrario en relación con el 64'5% que suponían en 1.933 (Avance del Catastro), no es menos cierto que, en ésta última fecha, el número de latifundistas era superior, casi duplicaba, al de quince años más tarde.

Parcelariamente, el grado de fragmentación del campo de Sevilla era reducido – una excesiva concentración de la tierra se traduce, en éste caso, en un escasísimo grado de parcelación del suelo—y, si en 1.933, la parcela > 64 Has. domina en el 52'08 % de la tierra del término municipal, en 1.945 permanece casi invariable su representación: un 49'61%; por el contrario, la pequeña parcela, < 2 Has., duplica su número en tan corto intervalo de tiempo, pues, sobre ella, al estar más próxima a la Ciudad consolidada y potencialmente ser área de la primera periferia urbana, se localizarán los usos urbanos extramuros en el tránsito de ambos siglos.

Una concentración polarizada de la propiedad caracterizada por una escasa parcelación facilita, sin duda, los procesos de transmisión del dominio, así como la gestión de las

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

operaciones inmobiliarias. “ A lo largo del siglo XIX, la mitad de la tierra compravendida (incluso la procedente de las desamortizaciones) se transmitió en unidades de explotación mayores (haciendas, dehesas, cortijos) y esta tendencia a formalizar amplias áreas de propiedad no fue compensada en momento alguno por la fijación de unidades menores (suertes, hazas, pedazos), ni siquiera en las épocas de especiales repartos de suertes o lotes”, M. PARIAS (1.988).

Además de cómo suelo-recurso (producción agrícola) para el abastecimiento urbano, el campo sevillano de mediados del XIX empieza a ser entendido como suelo-soporte, asentamiento con alta potencialidad para lo urbano. Aun así, el campo contiene, a medida que nos alejamos de los bordes urbanos intramuros, un carácter residual, negativo y dependiente de la Ciudad. Esta actitud influye decisivamente en la urbanística sevillana de aquél tiempo, que ve el medio urbano y el rural como dos sistemas contrapuestos, en lugar de considerarlos complementarios dentro de un ámbito común más amplio que es el territorio, favorecido por la no afectación a Sevilla de la normativa de ensanches de 1.892 y la nula aplicación de dos leyes de importante contenido urbano-territorial: la de expropiación forzosa de 1.879 y la de saneamiento o mejora interior de poblaciones de 1.895.

No obstante, más responsable que la urbanística, como técnica, la ausencia de un proyecto urbano de ocupación equilibrada del campo, (una vez producida la apertura de la ciudad hacia el Este con el derribo de las murallas, a partir de 1.868, la localización del ferrocarril, instalaciones militares y espacios industriales) fue debido a la burguesía local, como clase social dominante y de rentas agrarias, a la que interesa crear un proceso atípico, escasamente planificado y controlable, de producción urbana.

El medio urbano de comienzos del XX viene fotografiado por estas variables: fue un periodo prolijo en proyectos de extensión de ciudad (Plan de J. TALAVERA, 1.918; Planos de I. BEYENS, en 1.914; Proyecto de S. ZUAZO, 1.924, para Triana; de F. GARCÍA-MARCADEL, en 1.929, Memoria de Reformas de la Ciudad del Conde de COLOMBÍ en 1.915; Memoria del Anteproyecto para el Ensanche de la Ciudad en 1.930;. . .) de nula aplicación práctica que le impiden “constituirse en planes reguladores o planes generales que adecuen definitivamente el crecimiento de la ciudad hacia el campo” A. GONZÁLEZ (1.985). El crecimiento demográfico se acelera en una relación 3 a 1 respecto a la segunda parte del siglo XIX (de 1.860 a 1.900, Sevilla aumenta sus habitantes en 30.057 personas y, de 1.900 a 1.920, lo hace en 88.037 nuevos vecinos) y se deslocaliza, esto es, la periferia rústica, la no Ciudad, crece más que la Sevilla secular , Triana y Casco Antiguo, que retrocede, por haber tocado techo en su función de contenedora demográfica-residencial, en un 2'20%. En consecuencia, la ocupación del campo por arrabales, hábitat marginal, vivienda obrera en “paquetes aislados”, apoyados sobre los caminos y vías pecuarias, carentes de la mínima infraestructura de urbanización e impulsados por la urgente necesidad de cobijo o habitación (al menos desde 1.882, en Sevilla, con un índice de hacinamiento de 13'5 personas/vivienda y una densidad residencial de 350 hbtes/Ha., el problema de la vivienda es principal), por indigna o modesta que fuese, es el modelo de producción urbana dominante en la ciudad hispalense hasta el último cuarto del siglo XX.

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

En éste modelo de crecimiento urbanístico, el papel de las vías pecuarias, cuya existencia será sacrificada en pos del desarrollo, junto a su utilización como soporte de asentamiento residencial marginal (en 1.956, existían 625 chozas y chabolas en sólo cuatro vías pecuarias que hemos documentado), inicialmente esporádico y finalmente estable, y con posterioridad legalizado ante la ausencia de respuesta institucional al problema de la vivienda, existieron otras funciones con impactos negativos para su integridad, sin olvidar las provenientes de las roturaciones agrarias de los agricultores colindantes, más o menos permitidas por los poderes públicos, no sólo por los Ayuntamientos, a saber: las ocupaciones de las empresas ferroviarias (8.245'42 m², por ejemplo, en la Cañada Real del Juncal); apropiación y venta de dominio público pecuario por Ayuntamientos, como sucedió en Sevilla; disposición de suelos "por error" para usos militares; refuncionalización, con exclusión de la naturaleza inicial de la vía pecuaria, para convertirse, rápida y con menor coste público-privado, en la incipiente (entre 1.915-1.939) red viaria urbana y provincial de Sevilla, pues "en los años posteriores sólo se cambian aspectos de detalle, puesto que las carreteras construidas en este periodo son prácticamente las mismas, que las construidas hasta la actualidad" J.J. DOMÍNGUEZ (2.001); la puesta en riego de la margen izquierda del Valle Inferior del Guadalquivir, que en 1.931-1.932 afectaba a más de 1.500 Has. del término de Sevilla, tuvo un importante impacto territorial sobre el enrejado de caminos y vías pecuarias, distorsionando su estructura con piezas tales como: carretera de servicio, obras de fábrica compuestas de acueductos, sifones y la red de acequias principales y secundarias, entre otras.

RED DE VÍAS PECUARIAS Y PRIMER PLANEAMIENTO GENERAL URBANO: 1.940-1.950.

La década 1.940-1.950 supuso, para Sevilla, una oportunidad única para haber llevado a efecto la definición de E. PORTO (1.992): "un buen planeamiento urbanístico será aquél que sepa compaginar lo urbano y lo rural. . . puesto que las vías pecuarias. . . no presentan intereses contrapuestos con los usos urbanos", debido a que coinciden, en el espacio-tiempo, la redacción y aprobación del primer Plan General de Ordenación Urbana, de 1.946, y la Clasificación de las Vías Pecuarias de Sevilla, aprobada por O.M. de 17-II-1.947. Pero, una vez más en el siglo XX, Sevilla se negará un futuro urbano ordenado, racional y justo al sustituir el planeamiento general por acuerdos coyunturales crípticos y contrarios al interés general. En cuanto a la Red de Vías Pecuarias, que la Clasificación hace nacer al derecho, además de ser obviada (ni una mínima referencia en la Memoria del Plan General), y afectada, de manera negativa, por un crecimiento de ciudad, fáctico, desregulado y con urgencias sociales, la normativa sectorial, desde 1.924 a 1.944, proclive a su patrimonialización, facilitará, a partir de mediados de siglo, su difuminación y desamortización.

No existe mayor negación de un hecho que el realizado mediante su olvido, su silencio. Y esto es lo que hace el Plan de Ordenación de 1.946 con las Vías Pecuarias hispanolenses: obviando su existencia documental más absoluta no sólo niega su posibilidad de planificación y gestión pública, sino que obstaculiza su regulación legal y ciega "el conocimiento de las huellas materiales que sobre el territorio han dejado las generaciones precedentes, igualmente imprescindible para actuar en los paisajes con conocimiento de

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

causa”, F. ZOIDO (2.004). De la misma consideración gozaron las vías pecuarias en el nuevo Plan General de Ordenación de 1.963.

Por el contrario, el diagnóstico de la situación urbanística de Sevilla, contenido en la Memoria del Plan último, nos ayuda a resolver problemas de espacio de esta ponencia sin perder contenido: “fuera de la ronda actual, debido especialmente al crecimiento de población de estos veinte últimos años, se ha ido creando una serie de barriadas, emplazadas muchas veces próximas unas a otras, sin relación ni ordenanzas, sin conexión alguna entre ellas. Esta falta de previsión, ha producido un desorden y taponamiento en los accesos y enlaces de los distintos sectores de la ciudad, que exige la implantación inmediata de un plan general de ordenación, una zonificación con sus correspondientes ordenanzas de uso y volúmen, antes que el desorden y el caos actual llegue a hacer más dificultoso y de mayor coste la ordenación de la ciudad que proponemos”.

A la indicación que hace el Plan sobre el gran problema social y urbanístico que padecía Sevilla, el del déficit residencial, se le trata de dar respuesta mediante dos estrategias que, las próximas décadas, demostrarán insuficiente y, a su vez, creadores de otros conflictos: primero, la permisividad ante la marginalidad constructiva, que hace de la autoconstrucción la forma habitual de edificación. Estuvo presente tanto en el ensanche burgués del Este, Nervión, donde se construyeron, sin autorización ni intervención de técnicos municipales, más de 700 viviendas de nueva planta entre 1.942-1.946, como en los núcleos más humildes: Árbol Gordo, Pino Montano, Torreblanca, La Barzola, . . . , la segunda de las formas recurrentes para atender al grave problema de la vivienda, “en 1.950 las familias sin hogar superaban las 12.000 unidades” A. MARTÍN (1.993), fue el de las actuaciones públicas, a través de “paquetes” residenciales autónomos y exentos, entre los que el proyecto de Amate, promovido por el Estado y Ayuntamiento, representa una buena muestra de la cultura antiurbana de la época

En cuanto a las Vías Pecuarias, el Plano nº.3 donde se grafía la Red, así como los Cuadros nº.1 y 2 del siguiente apartado, son el resultado del análisis de los Expedientes de Deslinde, Amojonamiento y Parcelación instruidos a partir de 1.945 y publicado, A. MARTÍN (1.999). Tales expedientes lo componían tres documentos básicos: Acta de Deslinde y Parcelación, Plano de la Vía Pecuaría, a escala 1:2.000 y Carta de Pago por la compra de la parcela adjudicada como sobrante y/o multa por intrusión ilegal.

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

- Dominio de los tipos de vías de mayor calado territorial, esto es, Cañadas y Cordeles, sobre todo.
- Fuerte estructura radial que determinará, en una primera fase de desarrollo urbano, el dibujo, igualmente radiocéntrico, del sistema viario motorizado. Así, vías pecuarias son hoy día, por ejemplo, Avda. Luís Montoto (nº.10 del plano), Eduardo Dato (nº.2 y 16), Avda. La Palmera (nº.11 y 18), Dr. Fedriani (nº.4), Kansas City (nº.8). . .
- Asimismo, la Red dibuja un sistema circular de comunicación, parcialmente incompleto, con tres reproducciones casi nítidas: el perímetro amurallado de la ciudad secular es bordeado por el extremo de la Cañada del Bodegón de las Cañas; el semicírculo oriental intermedio, que delimitaba la Cañada Real de Poco Aceite y el Cordel de Tablada, se consolida hoy por ser la Ronda del Tamarguillo-María Auxiliadora y, por

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

último, la semiesfera más exterior por el Este y Noreste, que discurre sobre la línea del término municipal de Sevilla con Alcalá de Guadaíra y Carmona, en su día recorrido por Cañada Real de Pero Mingo y de la Escalera (no plasmada, esta última, en el plano por tener un trazado más desplazado) es, actualmente, el viario urbano circular de cierre y engarce entre la A-92 y la SE-30

- La importancia de Sevilla en el tráfico comercial agrario y ganadero queda subrayada, además de por la tupida malla de la Red Pecuaria, radial y semicircular, y por el dominio de las vías de gran anchura, por la fuerte presencia, tanto numérica como dimensional, de Descansaderos (prados o dehesas donde pastaba el ganado), con una superficie total de 50'5 Has., al tiempo que lugares de compra-venta o comercio ganadero (origen, en 1.847, de la 1ª Feria de Abril celebrada en el Prado de San Sebastián) Los descansaderos son los espacios más amplios, irregulares y no lineales, sin numeración en el plano, (salvo el del Prado, de mayor extensión, 36 Has. y objeto de una de las operaciones urbanísticas sobre dominio público más contestadas socialmente).
- El número de días pecuarias de Sevilla, 23 más 7 descansaderos, recorrían el término municipal durante 105'91 kms. y cubrían una superficie legal total de 522'38 Has.

DESAMORTIZACIÓN DE VÍAS PECUARIAS: 1.950-1.970.

Desde mediados de los cincuenta y hasta 1.970 hemos podido inventariar, de acuerdo con las fuentes descritas, un importante proceso de desamortización y privatización oficial, esto es, documentado, de las vías pecuarias en el término municipal de Sevilla.

Si como resalta L. MARTÍN-RETORTILLO (1.996) “se insiste incluso, en el Preámbulo (del R.D. de 5-VI-1.924), en la posibilidad de convertir las vías pecuarias en fuentes de ingresos para el Tesoro, pasando a ser propiedad privada y otorgándoles a los adquirentes completa titulación”; la Clasificación de las Vías que regula el Decreto de 23-XII-1.944 (B.O.E. nº.45) conserva el objetivo de identificar las vías pecuarias necesarias e innecesarias, “no sobre la anchura máxima de las vías de que se trate, sino sobre las necesidades pecuarias que el técnico clasificador considere suficientes”, J.F. ALENZA (2.001); el artículo 28 del Reglamento de 1.944 da derecho preferente de adquisición de las declaradas innecesarias a los propietarios colindantes y el comercio de los dominios públicos pecuarios genera beneficios, ingresos saneados, en virtud del artículo 30 del referido Decreto, tanto a los Ayuntamientos (20% del negocio) como al Estado (80% restante), son instrumentos suficientes y ciertos, por legales, como para representar un seria amenaza para las supervivencia de las vías pecuarias.

Si la ya de por sí laxa, flexible y contradictoria normativa (véase, por ejemplo, la difícil coherencia entre el artículo 1, imprescriptibilidad para su apropiación y, artículo 2, posibilidad de reivindicación sin limitación temporal, “salvo los casos en que se haya legitimado, haciéndose la adquisición irrevindicable. . .” Reglamento de 1.944) contribuyó al adelgazamiento de la red de vías pecuarias, la hermenéutica jurisprudencial ahondó en el mismo sentido, pues, “El Tribunal Supremo optó por aplicar el Reglamento ya derogado de 1.924 y lo hizo reiteradamente señalando que no diciendo las normas vigentes cuales son los medios que legitiman las usurpaciones debe aplicarse el Derecho anterior, según

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

el cual los detentadores de terrenos pertenecientes a vías pecuarias adquieren derecho sobre los mismos si acreditan su posesión quieta, pacífica e ininterrumpida durante treinta años; también la inscripción en el Registro de la Propiedad legitima la posesión de los particulares, privando a los correspondientes terrenos de su primitivo carácter de vías pecuarias; se aplica pues a ellas un dominio público relajado”, V. MANTECA (1.995).

El despliegue de los citados instrumentos administrativos, legales y jurisprudenciales contribuyó, junto con la cultura urbanística y territorial hispalense, a esta consecuencia (véase cuadro nº.1): el pase a manos privadas de más de 129 Has. de suelo de vías pecuarias deslindadas, por los que el Estado ingreso casi 15 Millones de Pesetas de la época. A la citada superficie hay que sumarle otras 46'53 Has. de esos dominios públicos que, mediante ocupación ilegal previa al expediente de deslinde, terminan siendo propiedad de particulares.

Conclusiones.

Desde mediados del siglo XIX hemos documentado el proceso de roturación y apropiación de las vías pecuarias hispalenses. Aunque, mayoritarios, los factores agrarios (fuerte concentración de la propiedad de la tierra y dominio de la parcela de gran tamaño) no fueron los únicos adversarios para la supervivencia de la red pecuaria, pues, la ocupación e invasión de tales espacios por usos urbanísticos desordenados, aislados, propio de una Ciudad escasa o nulamente planificada, como ha sido Sevilla, hizo recaer la respuesta a las urgencias sociales –como lo fue el grave déficit de alojamientos—, la extensión urbana, la localización de instalaciones públicas y la dotación de infraestructuras sobre suelos de obtención barata: la red de vías pecuarias. Tal modelo de crear Ciudad, negando y excluyendo de la ordenación urbano-territorial su densa red pecuaria –articulada huella física, reflejo de importante centro agrario-ganadero, soporte de las comunicaciones premotorizadas y germen del actual sistema de movilidad metropolitana— fue posible por el singular proceso decisional público de gestión: poca efectividad en la aplicación legal, por sí misma limitada y contradictoria, superado por los acontecimientos e influencias del poder económico y relajado en su principal función, la defensa del interés general.

Bibliografía.

- ALENZA GARCÍA, J. F.; 2.001. Vías Pecuarias. Civitas Ediciones, S.L. Madrid.
- DOMINGUEZ VELA, J.J.; 2.001. La Carretera Alcalá de Guadaíra-Huelva (1.833-1.984). Génesis de un elemento territorial estructurante: de vía provincial a eje metropolitano. Edita Diputación de Sevilla.
- GONZÁLEZ CORDÓN, A.; 1.985. Vivienda y Ciudad. Sevilla, 1.849-1.929. Edita Ayuntamiento de Sevilla.
- MANGAS NAVAS, J.M.; 1.992. Vías Pecuarias. Cuadernos de la trashumancia, nº. 0. ICONA. Madrid.
- MANTECA VALDELANDE, V.; 1.995. Las vías pecuarias: evolución y normativa actual. En Agricultura y Sociedad, nº. 76, págs. 153-186.
- MARTÍN GARCÍA, A.; 1.993. Necesidades de viviendas y suelo residencial en la ciu-

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970

dad de Sevilla. En Catastro, nº.18, págs.78-87.

MARTIN GARCÍA, A.; 1996. Sevilla (1.872-1.994), Ciudad y Territorio. De lo local a lo metropolitano. Fundación Cultural Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos Técnicos. Sevilla.

MARTÍN GARCÍA, A.; 1.999. Desamortización de vías pecuarias. Sevilla, 1.945-1.970. En Catastro, nº.44, págs.77-87.

MARTÍN-RETORTILLO BAQUER, L.; 1.996. El proceso de apropiación por el Estado de las Vías Pecuarias. Revista de Administración Pública, nº.51, págs.97-149.

PARIAS SAINZ DE ROZAS, M.; 1.988. Aproximación a la tipología del propietario agrícola andaluz en el siglo XIX. Ocho casos de inversión sevillana. Revista de Estudios Andaluces, nº.10, págs.137-176.

ORTO REY, E.; 1.992. Integración de las Vías Pecuarias en el planeamiento urbanístico. Revista de Derecho Urbanístico, nº.126, págs.95-120..

ZOIDO NARANJO, F.; 2.004. El paisaje, patrimonio público y recurso para la mejora de la democracia. Boletín del Instituto Andaluz del P.H. nº.50, págs.66-73.

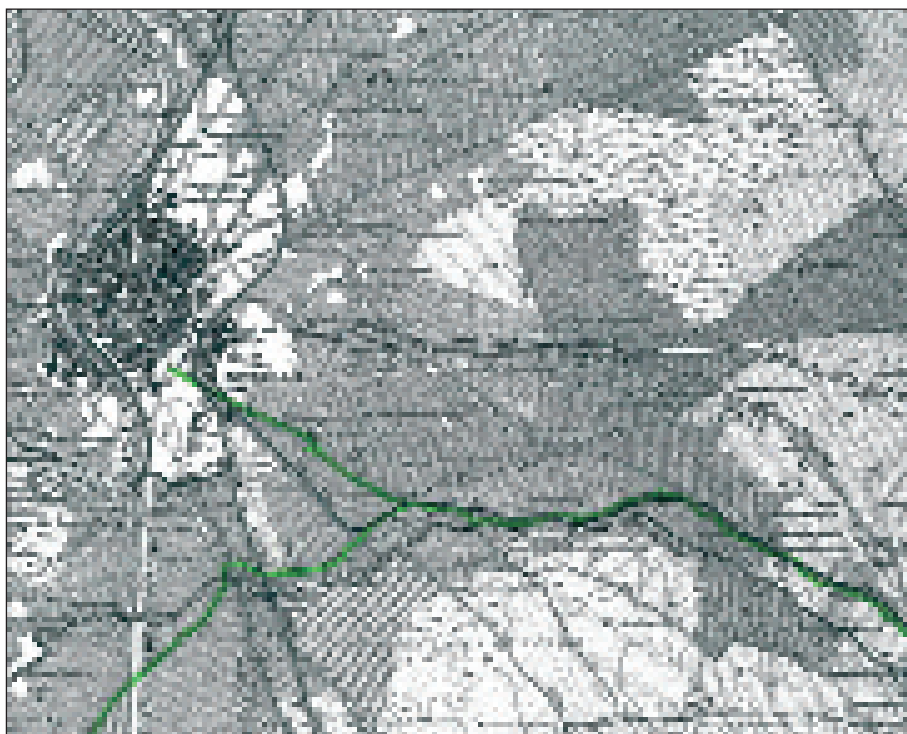
Cuadro 1
Desamortización vías pecuarias deslindadas. Sevilla, 1.954-1.970

Año	Vía Pecuaria	Suprf. (m2)	Precio (Ptas.)
1961-2	C.R. de Pero Mingo y de Palmete	355.886,00	578.495,60
1961	C.R. de Poco Aceite	10.030,00	401.200,00
1961	Cordel Fuente del Arzobispo	113.280,00	284.395,55
1955	C.R. de la Escalera	88.151,00	88.151,00
1956	C.R. de la Armada	154.761,00	7.329.757,00
1970	C.R. de la Armada	18.307,00	2.366.500,00
1962	Vereda del Rayo	23.504,00	35.134,80
1962	Vereda de los Espartales	63.745,00	64.918,00
1965	C.R. de la Isla Menor	73.727,00	1.746.736,00
1968	C.R. de la Isla Menor	1.495,00	186.875,00
1955	C.R. del Bodegón de las Cañas	241.365,00	1.081.141,00
1954	Descansadero Prado de S. Sebastián	153.483,00	575.561,25
TOTAL		1.297.734,00	14.738.865,30

Cuadro 2
Superficie ocupación ilegal de vías pecuarias deslindadas. Sevilla

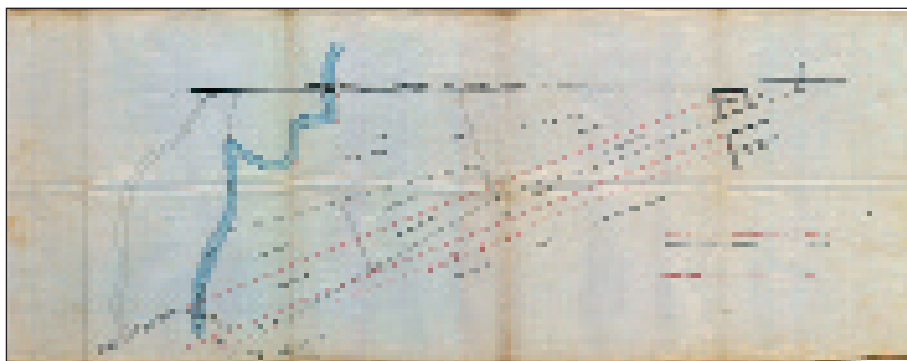
Año	Vía Pecuaria	Suprf. (m2)
1956	C.R. de Pero Mingo	271.826,00
1957	Cordel de la Fuente del Arzobispo	18.206,00
1956	C.R. de la Armada	105.105,00
1961	C.R. del Bodegón de las Cañas	70.161,00
TOTAL		465.298,00

VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970



PLANO N°1
Vias pecuarias usurpadas, 1868.
V. de los Molinoa o Palmete.
C.R./V. Puente Orada u Horadada.

PLANO N° 2



VÍAS PECUARIAS, URBANISMO, CIUDAD. SEVILLA, 1.850-1.970



PLANO Nº 3

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

Fernando Renau Faubell

RESUMEN

Esta comunicación examina la problemática que se origina cuando una vía pecuaria entra en contacto con un desarrollo urbanístico. Los problemas que se plantean en estos casos no están resueltos en la legislación estatal de vías pecuarias ni en las leyes autonómicas hasta ahora aprobadas. A partir de las experiencias surgidas en la Comunidad Valenciana, y teniendo en cuenta las novedosas propuestas que se incluyen en el borrador de la ley valenciana de vías pecuarias, se expone la necesidad de que el legislador autonómico desarrolle la legislación básica de vías pecuarias afrontando con realismo la situación existente. De este modo, se habla de la necesidad de regular un procedimiento de adaptación a la realidad de las clasificaciones vigentes de vías pecuarias, se indica la necesidad de prever como destino ordinario de las vías pecuarias el uso medioambiental y de esparcimiento y se ofrecen determinadas soluciones novedosas al tratamiento urbanístico de las vías pecuarias.

PALABRAS CLAVE

URBANISMO, CLASIFICACIÓN, DESAFECTACIÓN, TRASLADO

I.- INTRODUCCIÓN

Las vías pecuarias se ven afectadas en ocasiones por los nuevos desarrollos urbanísticos, lo que da lugar a que surja la cuestión relativa a su tratamiento urbanístico.

El artículo 149.1.23 de la Constitución reserva al Estado la competencia para establecer la legislación básica sobre vías pecuarias, materia en la que el desarrollo legislativo y la ejecución corresponde a las Comunidades Autónomas. Por otra parte, del artículo 148.3 de la Constitución y de la práctica totalidad de los Estatutos de Autonomía resulta que las Comunidades Autónomas tienen competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y urbanismo. De todo ello se sigue que, en el marco de lo establecido en la legislación básica de vías pecuarias (en la actualidad, la Ley 3/1995, de 23 de marzo), ha de ser el legislador autonómico el que regule con detalle el tratamiento urbanístico de las vías pecuarias.

Son innumerables los problemas que se suscitan cuando una actuación urbanística afecta a una vía pecuaria. ¿Qué pasa cuando un sector de suelo urbanizable está atravesado por una vía pecuaria? ¿Es posible su desafectación? ¿Cómo proceder si se hace necesario el traslado de la vía pecuaria? ¿Cabe integrar la vía pecuaria, convirtiéndola en un paseo, sin uso ganadero? ¿Qué hacer si la vía pecuaria no está deslindada? Esas son, entre otras, las dificultades que se originan. Además, en muchas ocasiones se constata que los actos administrativos de clasificación de las vías pecuarias han previsto unos anchos llamados “legales” que no existen sobre el terreno. En tales casos, en el momento de ejecutar la actuación urbanística de que se trate, surge inevitablemente la dificultad añadida que supone la presencia de un importante grupo de particulares que, ampara-

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

dos frecuentemente en el Registro de la Propiedad y en el Catastro de fincas rústicas, afirman ser también propietarios de parte de los terrenos que según el acto de clasificación tienen la naturaleza de vía pecuaria.

Hasta ahora ni la legislación del Estado ni las distintas normativas autonómicas sobre vías pecuarias han ofrecido solución suficiente a todas estas cuestiones.

En la Comunidad Valenciana, la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística de 1994, con la creación de la novedosa figura del urbanizador, ha propiciado un significativo aumento de los procesos urbanizadores, lo que ha hecho en muchos casos inevitable que surja el conflicto entre el mantenimiento de las vías pecuarias y el desarrollo de un suelo urbanizable. En el caso valenciano, la sujeción desde 1989 del planeamiento urbanístico a la previa Declaración de Impacto Ambiental ha garantizado que los Planes Generales recojan la existencia de las vías pecuarias con su ancho legal. Sin embargo, hasta ahora han sido insuficientes los mecanismos previstos para, ya en la fase de ejecución del Plan, compatibilizar la actuación urbanizadora con la vía pecuaria.

Desde el año 2003, en la Comunidad Valenciana las competencias en materia de urbanismo y de vías pecuarias se incardinan dentro de una misma Conselleria: la de Territorio y Vivienda. La experiencia acumulada en los últimos años ha permitido que en los trabajos preparatorios de una futura ley valenciana de vías pecuarias hayan surgido planteamientos novedosos a la hora de plantear el tratamiento urbanístico de las vías pecuarias.

Una adecuado tratamiento urbanístico de las vías pecuarias, por lo menos en el caso valenciano, pasa por la aceptación de dos postulados básicos previos: la toma de conciencia de que buena parte de los anchos legales de las vías pecuarias nunca han existido en la realidad, lo que obliga a regular un procedimiento de adaptación de las actuales clasificaciones; y la aceptación de que, en la mayoría de los casos, las vías pecuarias no se utilizan para el tránsito de ganado, lo que exige que el legislador autonómico prevea su uso ordinario para actividades de esparcimiento y medioambientales, permitiendo así, con ciertas condiciones, su adecuada integración urbanística. Resueltas adecuadamente estas dos cuestiones, ya es posible resolver los otros aspectos que se suscitan en relación con el tratamiento urbanístico de las vías pecuarias (calificación urbanística, traslado de la vía pecuaria, etc.)

II.- NECESIDAD DE LA PREVISIÓN LEGAL DE UN PROCEDIMIENTO DE ADAPTACIÓN DE LAS CLASIFICACIONES DE LAS VÍAS PECUARIAS

Un planteamiento realista de la situación actual de las vías pecuarias exige tomar conciencia de que, por lo menos en algunas partes del territorio nacional, las vigentes clasificaciones legales de muchas vías pecuaria no se ajustan en absoluto con sus anchos reales, los que resultan en cada caso de los concretos antecedentes históricos y jurídicos. Una regulación del tratamiento urbanístico de las vías pecuarias que no parta de esta realidad está condenada al fracaso, pues no es posible compatibilizar un nuevo desarrollo urbanístico con el mantenimiento de un ficticio ancho “legal” de una vía pecuaria que nunca ha existido en la realidad y que nadie puede reconocer sobre el terreno.

El estudio de la legislación histórica de las vías pecuarias resulta de gran interés para

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

comprender la situación descrita. Así, se hace inevitable efectuar determinadas reflexiones a la vista de lo establecido primero en el Real Decreto de 3 de marzo de 1877 (Gaceta de Madrid de 10 de marzo de 1877), y luego, sucesivamente, en el Real Decreto de 6 de agosto de 1892 (Gaceta de Madrid de 22 de septiembre de 1892), en el Real Decreto-Ley de 5 de junio de 1924 (Gaceta de Madrid de 6 de junio de 1924), en el Decreto de 23 de diciembre de 1944, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias (Boletín Oficial del Estado de 11 de enero de 1945), y en la Ley 22/1974, de 27 de junio, de Vías Pecuarias (Boletín Oficial del Estado de 29 de junio de 1974), desarrollada luego por el Reglamento aprobado por el Decreto 2876/1978 de 3 de noviembre (Boletín Oficial del Estado de 12 de diciembre de 1978). El estudio de esta evolución normativa nos permite concluir que en muchos territorios españoles el ancho legal de las vías pecuarias nunca ha existido en la realidad. Desarrollaremos brevemente este análisis.

1.- El “ancho legal” de las vías pecuarias.

El Real Decreto de 1877 fijó los anchos de los distintos tipos de vías pecuarias, manteniendo los establecidos por primera vez el año 1796 (Novísima Recopilación, Libro VII, Título XXVII, Ley XI, Capítulo 9). El artículo 8 del Decreto de 1877 estableció lo siguiente:

“Las servidumbres pecuarias necesarias para la conservación de la Cañada española y el tráfico de reses son: cañadas, cordeles, veredas, coladas, abrevaderos, descansaderos y los pasos. Son cañadas las vías pastoriles que cruzan varias provincias; su anchura es de 75 metros (90 varas). Son cordeles las vías pastoriles que afluyen a las cañadas o ponen en comunicación dos provincias limítrofes; su anchura es de 37,50 metros (45 varas). Son veredas las vías pastoriles que ponen en comunicación varias comarcas de una misma provincia; su anchura es indeterminadas, pero generalmente no pasa de 20,83 metros (25 varas). Son coladas las vías pastoriles que median entre varias fincas de un término; su anchura, así como la extensión de los abrevaderos, es indeterminada”.

El “ancho legal” de estos tipos de vías pecuarias va a sufrir leves variaciones en la legislación posterior. En todo caso, esta regulación legal del ancho de las vías pecuarias suscita las siguientes reflexiones:

a.- La unidad de medida que sirvió de base a la definición del ancho legal de las vías pecuarias en 1877 y en los textos posteriores fue, como expresamente se indica en la disposición citada, la “vara”, que es una medida de longitud propia de Castilla, que equivale a 835,9 milímetros aproximadamente, medida que no coincidía con las utilizadas en otras partes de España. Ello es ya un claro indicio de que en la definición de los anchos legales de las vías pecuarias no se tuvo en cuenta la anchura media que podían tener las vías pecuarias en la actual Comunidad Valenciana, sino las que eran normales en Castilla.

b.- No deja de ser sorprendente que todas las vías pecuarias tengan exactamente la misma anchura según su clase. Lo lógico es que cada vía pecuaria tenga el ancho que resulte de la realidad y de los concretos antecedentes históricos de cada una de ellas. Establecer un ancho legal para todas las vías pecuarias y pretender que con ello se convierta automáticamente en dominio público todo su ancho no tiene ningún sentido. Sería

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

como si una ley de carreteras estableciera que todas las carreteras existentes tienen, según su categoría, una concreta anchura, y pretendiera convertir automáticamente en dominio público la totalidad de ese ancho, con independencia de la realidad existente en cada carretera. Tal pretensión supondría una expropiación encubierta y sin indemnización de las propiedades privadas lindantes con aquellas carreteras que tuvieran un ancho menor al “legal” predeterminado por la norma, lo que no sería aceptado por nadie.

c.- Resulta significativo que la Ley de vías pecuarias de 1974 rompa con el esquema anterior de un ancho “legal” por categoría de vía pecuaria, al establecer en su artículo 3.1 que “las vías pecuarias, cualquiera que fuere su denominación, así como los descansaderos, majadas y abrevaderos que formen parte de ellas, tendrán la anchura y superficie que se determine en su clasificación”. De hecho, el Reglamento de la Ley de Vías Pecuarias de 1978, en la línea de lo establecido en la Ley de 1974, ya no habla de un ancho concreto para cada clase de vía pecuaria, sino que, para cada categoría, señala que “no será superior” a las anchuras que ya conocemos.

Así, no puede descartarse que buena parte de los problemas actualmente existentes con los anchos legales de las clasificaciones de las vías pecuarias sean la consecuencia de haber fijado unos anchos que nunca existieron en la realidad, por lo menos en las zonas no castellanas del territorio nacional. Por lo tanto, hay un primer indicio de que existen vías pecuarias clasificadas como cañadas, cordeles o veredas que han tenido históricamente y desde el comienzo un ancho inferior al de 75,22 metros, 37,61 o 20,89 legalmente establecidos. En tales casos, y puesto que la clasificación debía asociar inevitablemente a la categoría de vía pecuaria el ancho legal, se habrán clasificado como vías pecuarias propiedades privadas que no pueden considerarse como ocupaciones ilegales del dominio público.

2.- La “clasificación” de las vías pecuarias.

Uno de los aspectos singulares del régimen legal de las vías pecuarias es la figura de la “clasificación”, que se concibe como distinta del “deslinde” de la vía pecuaria. Ello no deja de ser una singularidad dentro del régimen jurídico común de los bienes de dominio público, en el cual es el deslinde el único trámite previsto para delimitar con precisión la extensión del bien de dominio público de que se trate. También aquí el examen de la legislación histórica de vías pecuarias nos permite obtener interesantes conclusiones.

Ni en el Real Decreto de 1877 ni en el de 1892 se contempla la figura del acto de “clasificación” de las vías pecuarias. El artículo 10 del Decreto de 1877 regula el “deslinde (...) de las vías y servidumbres pecuarias”, sin que exista previamente un acto de clasificación formal de las vías pecuarias. Y lo mismo sucede en el Real Decreto de 1892.

El texto legal que introduce la figura de la “clasificación” de las vías pecuarias es el Real Decreto-Ley de 1924. En 1924 la situación de las vías pecuarias ha cambiado mucho respecto de la existente en el último cuarto del siglo anterior. La trashumancia va desapareciendo paulatinamente y, puesto que las vías pecuarias están cayendo en desuso, el Real Decreto-Ley de 1924 regula por primera vez y de una manera decidida la enajenación de las vías pecuarias que no resulten necesarias para el tránsito del ganado. En el

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

preámbulo de esta disposición se señala que “se establece un plan de declaración de utilidad o inutilidad de las vías pecuarias para la ganadería, a fin de convertir las vías que han caído en desuso en fuente de ingresos para el Tesoro, pasando a ser propiedad privada y otorgándose a los adquirentes la completa titulación”. La clasificación de la vía pecuaria se convierte en el nuevo mecanismo legal que va a identificar aquellas vías pecuarias que deben enajenarse por no ser necesarias para el tránsito de ganado. El artículo 12 del Real Decreto-Ley de 1924 extrae del acto de clasificación de las vías pecuarias las lógicas consecuencias al señalar que “aprobado el proyecto de clasificación de las vías pecuarias de un término municipal, se procederá a la enajenación de las declaradas innecesarias”.

En el Reglamento de vías pecuarias de 1944 la clasificación sigue conceptuándose como el acto administrativo que declara qué vías pecuarias o parte de las mismas pueden enajenarse por ser innecesarias. El contenido del artículo 10 del Reglamento de 1944 es prácticamente idéntico al del artículo 5 del Real Decreto-Ley de 1924. El artículo 17 del Reglamento de 1944 regula el procedimiento para la enajenación de las vías pecuarias declaradas innecesarias en el acto administrativo de clasificación. Y la situación no cambia con la Ley de vías pecuarias de 1974, la cual dedica el título II a la “enajenación de las vías pecuarias declaradas innecesarias”.

El examen de la legislación histórica de las vías pecuarias permite concluir que la figura de la clasificación de las vías pecuarias surge como una técnica legal para determinar qué parte de ese ancho legal de la vía pecuaria no es necesario para el tránsito de ganado, ello a los efectos de proceder a su enajenación. Con esa finalidad surge la institución en 1924, y esa sigue siendo su función hasta la entrada en vigor de la Ley de vías pecuarias de 1995, con la que se cambian radicalmente las cosas, puesto que no contempla la posibilidad de enajenar el ancho innecesario.

Todo lo anterior determina que, por lo menos hasta la entrada en vigor de la Ley de vías pecuarias de 1995, la situación jurídica de las vías pecuarias declaradas innecesarias por los correspondientes actos de clasificación sea verdaderamente peculiar, puesto que las mismas estaban declaradas expresamente enajenables por los textos legales vigentes entre 1924 y 1995, por lo que, en sentido estricto, esas vías pecuarias declaradas innecesarias habían perdido la nota de inajenabilidad propia del dominio público, asemejándose en su régimen al propio de los bienes patrimoniales de la Administración.

Por eso no es de extrañar que el Tribunal Supremo haya señalado que las vías pecuarias son un dominio público “relajado”, en el que sí que cabe la prescripción adquisitiva por parte de los particulares. Así lo indica la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de mayo de 1988 (RJ 1988/4060), con cita de abundante jurisprudencia anterior:

“Luego posibilidad de adquirir por prescripción una vía pecuaria la hay. De siempre, y es que el llamado dominio público no es una unidad jurídica unitaria, hasta el punto que la doctrina hace tiempo que viene hablando de la «escala» del dominio público, precisamente para poner de manifiesto las diferencias entre unos y otros bienes de dominio público. Dominio público natural y dominio público artificial por ejemplo, ofrecen diferencias tan importantes que su tratamiento jurídico no es ni puede ser el mismo. Y la propia Constitución, vigente se hace eco de esta realidad pues no dice que la ley atribuirá al

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

dominio público necesariamente las notas de inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad sino que lo que dice es que la Ley regulará esta clase de bienes «inspirándose» (sic) en esos principios. Por eso se ha podido afirmar que las vías pecuarias constituyen una especie de dominio público «relajado, análogo al de los montes públicos», y ello precisamente porque son usucapibles por los particulares por un plazo treintenal como ha reconocido reiteradamente la jurisprudencia del Tribunal Supremo, lo mismo aplicando los textos reglamentarios de 1924 y 1931 (RJ 1931\1623), que el vigente de 1944 -cfr. Sentencias de 22 de marzo y 26 de diciembre de 1958 (RJ 1958\1351 y RJ 1958\4247), 4 de mayo y 12 de junio 1959 (RJ 1959\1888 y RJ 1959\2797), 6 de marzo de 1961 (RJ 1961\1094), y 15 y 26 noviembre de 1962 (RJ 1962\4458 y RJ 1962\4518)-. Y no es que haya contradicción o antinomia entre el artículo 1 y el artículo 2, es que éste matiza, recorta, modula o gradúa el alcance del primero. Por todo lo cual es claro que la sentencia impugnada tiene que ser confirmada, dado que desde 1984 habrían transcurrido con exceso esos treinta años de posesión y la prescripción estaría consumada (artículo 1959 del Código Civil)”.

Queda así claro que, por lo menos desde 1924 y hasta 1995 (un largo período de 70 años) las vías pecuarias han sido bienes de dominio público un tanto especiales. Además, y en ese dilatado tiempo, los actos administrativos de clasificación de las vías pecuarias se han dedicado, de modo especial (puesto que para ese fin surgió esta figura legal) a declarar sobrantes e innecesarios determinados terrenos de las vías pecuarias, ello para permitir su enajenación. Y la jurisprudencia del Tribunal Supremo ha admitido, durante ese largo período de 70 años, que los particulares puedan adquirir por prescripción terrenos innecesarios de las vías pecuarias.

Todo esto ha de ponerse también en relación con lo dicho antes sobre el ancho legal de las vías pecuarias (como ya se dijo, en muchos casos el ancho legal nunca ha existido en la realidad, pues sobre el terreno la vía pecuaria siempre ha sido de menor anchura, sin que en ello haya mediado una ocupación ilegítima de los propietarios privados colindantes). Así, es bastante probable que en el momento de clasificar las vías pecuarias la Administración haya fijado como ancho necesario el correspondiente al ancho histórico y real de la vía pecuaria, declarando al mismo tiempo sobrante e innecesario el ancho que corresponde a la diferencia entre el ancho legal predeterminado en la norma (que nunca existió) y el que verdaderamente ha tenido desde siempre la vía pecuaria.

3.- La “ocupación” por particulares de las vías pecuarias.

Es ya un tópico hablar de la ocupación de las vías pecuarias por los propietarios de las fincas colindantes, situación ésta de la que se lamentan prácticamente todas las disposiciones que se han aprobado sobre vías pecuarias. Sin embargo, ¿se trata sólo de un fenómeno de ocupación ilegal por los propietarios privados de unas preexistentes vías pecuarias que en su origen tuvieron anchuras de 75, 37 o 20 metros?

La legislación de vías pecuarias vigente entre 1924 y 1995 ha previsto la enajenación del ancho no necesario, dando preferencia en la adquisición a los presuntos ocupantes de ella. En concreto, el artículo 13 del Real Decreto-Ley de 1924 señala que “tendrán derecho preferente para adquirir las parcelas en el precio de tasación, por el

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

orden que a continuación se indica: 1º Los que tuvieren en ellas edificaciones o plantaciones de árboles, arbustos o viñedos”. Y el artículo 15.1 de la Ley de vías pecuarias de 1974 establece que “los terrenos enajenables en que se hubiesen realizado edificaciones, instalaciones o cultivos agrícolas con buena fe y anterioridad a la publicación de la presente ley podrán ser ofrecidos por le ICONA a las Entidades y particulares ocupantes, por el precio de tasación previamente fijado”. Sin embargo, no parece que estos mecanismos hayan servido para solucionar el problema de las ocupaciones por particulares de terrenos que la clasificación de la vía pecuaria califica como no necesarios o sobrantes. Y es que muchos de estos presuntos ocupantes de la vía pecuaria no sólo lo son de buena fe, sino que están amparados por títulos de adquisición inscritos en el Registro de la Propiedad. ¿No será el fracaso de esos mecanismos de venta directa del sobrante una muestra palmaria de que no nos hallamos realmente ante una ocupación de una vía pecuaria preexistente? ¿No se explica ese fracaso en que el presunto ocupante de la vía pecuaria se resiste a pagar por un terreno que ya considera legítimamente suyo?

El establecimiento por la norma de un ancho legal para las vías pecuarias propio de Castilla y desconocido en el Antiguo Reino de Valencia determinó la necesidad de que la Administración “clasificara” las vías pecuarias con un ancho “legal” superior al histórico de las vías pecuarias valencianas. La contradicción se superó en los actos administrativos de clasificación de las vías pecuarias declarando innecesario y sobrante buena parte de ese ancho que no se correspondía con la realidad. Pero los mecanismos de enajenación directa a precio tasado de este sobrante nunca fueron aceptados por los presuntos ocupantes de las vías pecuarias declaradas no necesarias, porque en realidad no se trataba de ocupantes de algo ajeno, sino de los originarios propietarios, amparados por el Catastro y por el Registro de la Propiedad y poco dispuestos a pagar por lo que ya consideraban suelo de su propiedad.

4.- Conclusión: necesidad de adaptar las clasificaciones vigentes como paso previo a su tratamiento urbanístico.

En definitiva, se hace necesario que el legislador autonómico regule un procedimiento que permita adaptar las clasificaciones vigentes de las vías pecuarias a lo que resulte de los concretos antecedentes históricos y jurídicos existentes en cada caso.

Este es el camino que sigue el borrador de ley valenciana de vías pecuarias. El preámbulo del anteproyecto es claro al afirmar que “la imposición de todo el ordenamiento jurídico castellano (...) y la consiguiente abolición del ordenamiento foral valenciano implantó un modelo alejado de la realidad”, de modo que “se han clasificado y denominado caminos ganaderos con tipologías y anchuras totalmente alejadas de la realidad y necesidad de la actividad pecuaria de la Comunidad Valenciana”. Y el artículo 12 del anteproyecto expresamente se refiere a la posibilidad de revisar la clasificación de las vías pecuarias cuando “no se adecuen a la realidad del terreno” y “en aquellos casos en los que no se adecue a la realidad histórica de la Comunidad Valenciana”.

En síntesis, la regulación del procedimiento de adaptación de la clasificación de las vías pecuarias debería contener las siguientes previsiones mínimas:

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

- Procederá la revisión de la clasificación de aquellas vías pecuarias en las que se aprecien errores de trazado o anchura, o no se adecuen a la realidad de terreno. En esos casos, y en aquellos en los que no se adecuen a la realidad histórica de la Comunidad Valenciana, se procederá a una regularización mediante una nueva clasificación, en la que se seguirán los trámites previstos para su aprobación.

- A través del procedimiento de revisión y actualización de las clasificaciones se determinará el trazado y el ancho de las vías pecuarias que resulten de los antecedentes históricos y documentales, así como de las situaciones jurídicas consolidadas, pudiendo modificarse el ancho legal anteriormente establecido.

- Aprobado el procedimiento de revisión y actualización de las clasificaciones de las vías pecuarias, sólo los terrenos incluidos en la clasificación tendrán tal consideración, quedando el resto en el régimen de propiedad y titularidad que le corresponda según el derecho común.

-El procedimiento para la adaptación de la clasificación de las vías pecuarias podrá iniciarse a instancia de la Comunidad Autónoma, del Ayuntamiento o de cualquier interesado, y podrá afectar a todas las vías pecuarias de un término municipal, o sólo a alguna de ellas. en toda su extensión o en un tramo concreto. De iniciarse el procedimiento a instancia de parte, el interesado debería aportar la documentación y los antecedentes precisos para su tramitación. El proyecto de adaptación de la clasificación de vías pecuarias deberá incluir, además de la memoria justificativa, en la que se incorporarán los antecedentes de todo tipo de que se dispongan, los correspondientes planos a escala suficiente.

En este procedimiento de adaptación de las clasificaciones deberá tenerse en cuenta la situación de aquellos terrenos adquiridos por los particulares en función de la legislación vigente con anterioridad a 1995, pues no resulta posible restablecer antiguas servidumbres que el paso del tiempo ha borrado sin dejar de ellas vestigio ni huella alguna.

III.- LAS ACTIVIDADES DE ESPARCIMIENTO Y MEDIOAMBIENTAL COMO DESTINO ORDINARIO DE LAS VÍAS PECUARIAS

Un adecuado tratamiento de las vías pecuarias exige también que el legislador autonómico establezca como destino ordinario de las vías pecuarias el de la práctica de actividades medioambientales y de esparcimiento, pasando a ser el tránsito de ganado un uso compatible, pero no imprescindible. Con ello el legislador autonómico llevaría hasta sus últimas consecuencias la “mutación demanial” que ya se inició con la Ley 3/1995, de 23 de marzo, completando un auténtico “giro copernicano” respecto de la regulación tradicional de las vías pecuarias. De este modo, las vías pecuarias ya no se conceptuarían como bienes de dominio público destinados al tránsito de ganado (con otros posibles usos secundarios compatibles), sino como bienes demaniales afectos a usos medioambientales y de esparcimiento, siendo el uso ganadero un uso compatible.

El borrador de ley valenciana de vías pecuarias apuesta decididamente a favor de esta transformación. Según el borrador, las vías pecuarias son bienes demaniales “destinados a la práctica de actividades medioambientales y de esparcimiento como el paseo, el senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados”, siendo el uso ganadero tan sólo un “uso compatibilizado”. Sólo esta nueva

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

concepción permite la adecuada integración urbanística de las vías pecuarias, integración imposible si se sigue manteniendo la ficción de su afectación al tránsito del ganado.

Una regulación autonómica de este tipo es compatible con la Ley 3/1995, de 23 de marzo. En este sentido, el artículo 1.3 de la Ley estatal permite “otros usos compatibles y complementarios en términos acordes con su naturaleza y sus fines”, y el artículo 17.1 expresamente cita “el paseo” entre tales usos complementarios.

IV.- EL CONCRETO TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

Admitida la necesidad de regular la adaptación de las clasificaciones vigentes de las vías pecuarias a los anchos que puedan en cada caso acreditarse histórica y jurídicamente, y reconocida la posibilidad de un destino no ganadero y de esparcimiento de las vías pecuarias, queda ya expedita la vía que permite un tratamiento adecuado de las vías pecuarias afectadas por desarrollos urbanísticos.

El borrador de ley valenciana de vías pecuaria, tras aceptar estas ideas previas, intenta efectuar una regulación suficiente del tratamiento urbanístico de las vías pecuarias.

En principio, el planeamiento urbanístico general deberá clasificar como suelo no urbanizable las vías pecuarias que no se vean afectadas por un desarrollo urbanístico. Mayores dificultades se presentan cuando las vías pecuarias atraviesan el suelo urbano o el urbanizable.

En cuanto a la situación de las vías pecuarias en suelo urbano o urbanizable, la regulación descansaría sobre las siguientes ideas:

- En el suelo clasificado como urbano y urbanizable las vías pecuarias tendrían la consideración de red primaria sin aprovechamiento, y se integrarán como paseos o alamedas. La calificación como red primaria sin aprovechamiento y la integración como paseo o alameda permiten solucionar adecuadamente la mayor parte de los problemas que pueden plantearse.

- La gestión de estos paseos o alamedas podría corresponder a los Ayuntamientos, a quienes correspondería su adecuación para el uso público, su arbolado y mantenimiento, así como resolver las autorizaciones de uso y ocupación que se planteen. En suelo urbanizable, correspondería al urbanizador acondicionar estos paseos y alamedas con cargo a la actuación.

- El desarrollo de los instrumentos de planeamiento urbanístico que afecte a alguna vía pecuaria producirá los efectos propios del deslinde, sin que sea necesario su amojonamiento, al quedar aquéllas delimitadas por la trama urbana.

- Cuando el desarrollo urbanístico afecte a vías pecuarias superiores a determinada anchura (por ejemplo más de 20 metros) podrá desafectarse el exceso. Los terrenos desafectados, que tendrán la consideración de bienes patrimoniales, podrán permutarse dentro del sector por otros de igual superficie destinados a reserva de dotación pública de red primaria, sin aprovechamiento urbanístico, y con independencia de las cesiones dotacionales obligatorias que deban efectuar los propietarios. La permuta se podrá producir dentro del procedimiento reparcelatorio de que se trate, siempre que exista acuerdo de la Administración competente en materia de vías pecuarias.

- Con ocasión de un desarrollo urbanístico se podrá instar el inicio del procedimiento de revisión y actualización de las clasificaciones de las vías pecuarias a la que ya hemos

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

hecho referencia. De iniciarse el procedimiento a instancia de parte, el interesado deberá aportar la documentación y los antecedentes precisos para su tramitación. Conjuntamente con dicho procedimiento podrá tramitarse la desafectación a que se refiere el apartado anterior.

-Ha de regularse la modificación del trazado de la vía pecuaria como consecuencia de un desarrollo urbanístico. Si como consecuencia de un desarrollo urbanístico fuera necesaria la alteración del trazado de una vía pecuaria el instrumento de planeamiento deberá contemplar un trazado alternativo, asegurando el mantenimiento de la integridad superficial, el carácter idóneo del nuevo itinerario y su continuidad. La modificación del trazado de vía pecuaria requerirá la conformidad de la Administración titular de la vía pecuaria, para lo que la Administración promotora del Plan le solicitará informe, que será vinculante. Emitido informe favorable por dicha Conselleria, la aprobación definitiva del Plan hará innecesaria la clasificación del nuevo tramo de vía pecuaria. Para conseguir la obtención de los terrenos a cargo de la actuación urbanística, el Plan calificará los terrenos del nuevo trazado propuesto como red primaria sin aprovechamiento adscrita al sector, de modo que la ejecución del Programa de Actuación Integrada comportará la permuta de los antiguos terrenos por los nuevos. En los supuestos de traslado de vía pecuaria, el urbanizador deberá acondicionar con cargo a la actuación los terrenos de la nueva vía pecuaria para hacerlos aptos para los usos que le son propios.

Estas previsiones permitirían un adecuado tratamiento de la vía pecuaria afectada por un nuevo desarrollo urbanístico. En dicho tratamiento es fundamental la posibilidad de acondicionar la vía pecuaria como paseo o alameda.

Con una legislación como la que se propone, cuando se pretendiera efectuar el desarrollo urbanístico de un suelo urbanizable que afectara a una vía pecuaria las cosas sucederían esquemáticamente del siguiente modo:

a.- En primer lugar, lo que procedería es depurar la situación concreta de la vía pecuaria resultante de la clasificación en vigor. Si el ancho de la clasificación es el que se corresponde con la realidad histórica y con los antecedentes, se pasaría ya al punto "b". En caso contrario, lo que se haría en primer lugar es tramitar el procedimiento de adaptación de la clasificación de la vía pecuaria, de modo que, finalmente, tuviéramos ya claramente delimitada la vía pecuaria en su verdadera extensión.

b.- Establecida ya la concreta extensión de la vía pecuaria, en segundo lugar debería decidirse entre una de estas tres posibilidades:

b.1.- Primera posibilidad: la vía pecuaria se respeta en toda su extensión, sin necesidad de su desafectación parcial o de su traslado.

En este caso la totalidad de la vía pecuaria se califica en el Plan Parcial como red primaria sin aprovechamiento destinada a paseo o alameda. La ejecución urbanística del sector no implica un cambio en la titularidad de la vía pecuaria. No es necesario el previo deslinde de la vía pecuaria. Los terrenos de la vía pecuaria no computan como superficie del sector, ni su superficie sirve a los efectos del cumplimiento de los estándares urbanísticos propios de un Plan Parcial. La Administración titular de la vía pecuaria no obtiene

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

aprovechamiento urbanístico en el sector. En cambio, el urbanizador de la actuación sí queda obligado a acondicionar la vía pecuaria como paseo o alameda. Además, la ejecución del Plan (proyecto urbanización que sí incorpora el acondicionamiento de la vía pecuaria y proyecto de reparcelación) conllevarán automáticamente los efectos propios del deslinde y del amojonamiento. Aún sin ser estrictamente obligatorio, como consecuencia del proceso reparcelatorio, la Administración titular de la vía pecuaria puede conseguir el acceso de ésta en el Registro de la Propiedad.

b.2 - Segunda posibilidad: no es necesario trasladar la vía pecuaria, pero se desafecta parte de su ancho.

La regulación contenida en el borrador de ley de vías pecuarias valenciana contempla la posibilidad de que cuando el desarrollo urbanístico afecte a vías pecuarias de ancho superior a 20 metros podrá desafectarse el exceso. El supuesto se daría en aquellos casos en los que, incluso después de tramitado el procedimiento de actualización de la clasificación de la vía pecuaria, se acreditara que ésta tiene una anchura superior a los 20 metros. En tal caso, se prevé la posibilidad de desafectar el exceso. De este modo, los 20 metros que quedasen como vía pecuaria se destinarían a paseo o a alameda, como el supuesto anterior. La desafectación comportaría la conversión del exceso en bien patrimonial y la automática permuta por otros terrenos de igual superficie calificados como dotacionales de red primaria por el Plan Parcial. Esta reserva de suelo dotacional lo sería sin aprovechamiento urbanístico y no computarían para el cumplimiento de los estándares propios del Plan Parcial. Esto supone que los terrenos de la vía pecuaria que se mantiene y los de la red primaria dotacional en los que se permuta el exceso no computan como superficie del sector a efectos del cálculo de su edificabilidad y como superficie de referencia para el cálculo de los estándares legales de cesión. En este supuesto la desafectación parcial y la permuta se podrán producir dentro del procedimiento urbanístico de planeamiento y de ejecución del Plan, siempre que exista conformidad de la Administración competente en vías pecuarias.

b.3.- Tercera posibilidad: traslado de la vía pecuaria.

Puede suceder que el desarrollo urbanístico del sector exija el traslado de la vía pecuaria. Este caso no plantea mayores problemas. El nuevo trazado de la vía pecuaria constituye una red primaria adscrita al sector. Los propietarios de los terrenos en los que se va a emplazar la vía pecuaria trasladada van a materializar su aprovechamiento dentro del sector. Finalmente la Administración competente en vías pecuarias va a obtener la cesión de los terrenos correspondientes al nuevo trazado.

V.- CONCLUSIÓN

El legislador autonómico puede mantener la ficción actual, de forma que en su regulación se continúe con el modelo vigente, con unas vías pecuarias con un “ancho legal” que luego nadie es capaz de identificar sobre el terreno. La ficción puede seguir manteniéndose, con tal de que no se llegue al deslinde de la vía pecuaria, pues en tal caso resulta ya inevitable el conflicto con el particular afectado, que pasa a ser considerado ahora un ocupante ilegal de un bien de dominio público y que ve de pronto amenazada su prolongada y pacífica posesión de parte de los terrenos a deslindar. Pero cuando la ficción

EL TRATAMIENTO URBANÍSTICO DE LAS VÍAS PECUARIAS

del ancho legal se convierte en insostenible es cuando la vía pecuaria entra en contacto con algún desarrollo urbanístico, pues en el momento de la ejecución de la actuación surge inevitablemente la vía pecuaria con su ancho legal como un nuevo problema poco menos que insoluble.

Sin embargo, la legislación autonómica tiene también la oportunidad de llevar a cabo una novedosa regulación de nuestras vías pecuarias que supere el callejón sin salida al que nos ha abocado la previsión de un ancho predeterminado legalmente. Una nueva regulación que delimitaría y protegería las vías pecuarias en el ancho que se acredite como el que se corresponde con los antecedentes históricos y jurídicos de cada una de ellas. En esa tarea el legislador no puede desconocer la situación legislativa existente entre 1924 y 1995, que establecía expresamente el carácter enajenable del ancho sobrante de las vías pecuarias, así como tampoco puede olvidar el contenido de la jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre la prescripción adquisitiva a favor de los particulares, a la que antes nos hemos referido.

Como ya se ha dicho, es posible que muchas clasificaciones de vías pecuarias valencianas hayan previsto anchos que nunca han existido históricamente, ello como consecuencia de una legislación que aplicaba a las provincias del antiguo Reino de Valencia unos anchos propios de Castilla. La legislación valenciana de vías pecuarias ha de poner remedio a esta situación, dando así auténtico contenido al significado último de la autonomía territorial, que permite, a través de la normativa establecida por cada Comunidad Autónoma, superar regulaciones estatales que extendían de modo uniforme a todo el Estado instituciones originarias sólo de una parte del mismo.

Con la regulación que se propone sería posible una eficaz protección de las vías pecuarias, una vez soltado el lastre de los anchos inexistentes, y sería posible compatibilizar en términos adecuados los desarrollos urbanísticos con el mantenimiento de las vías pecuarias, que pasarían a ser elementos de esparcimiento plenamente integrados y al servicio de todos.

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

Autores: Esteban Castellano Jiménez, Isabel Nogales Ruiz, Román Rodríguez García

Ponente: Isabel Nogales Ruiz

TRAGSATEC, Área de Desarrollo Rural.

Resumen

La conectividad es el concepto utilizado para describir la continuidad estructural y funcional en el paisaje. Un territorio fragmentado, formado por manchas más o menos dispersas con necesidades funcionales similares, mejorará su diversidad si se le proporciona un mejor nivel de conexión entre aquéllas. Estas conexiones aumentarán la capacidad de intercambio de flujos de energía y materia que impiden el estancamiento, retroceso, e incluso extinción de los procesos que tienen lugar en los ecosistemas. Las vías pecuarias, por sus características estructurales, forman una red de elementos lineales distribuidos por el territorio. Su ubicación en el territorio y las necesidades actuales permiten observarlas dentro de un nuevo papel, diferente a su función primigenia. La contribución de las vías pecuarias a la mejora de la conectividad en el territorio puede llegar a considerarse un objetivo primordial dentro de las funciones de su conservación. El trabajo muestra los cambios en los índices de conectividad y fragmentación del paisaje producidos al aplicar diferentes estructuras de vía pecuaria a varios modelos de distribución de superficies forestales. Se interpretan los índices obtenidos por su importancia para apoyar el papel fundamental de la red de vías pecuarias en su aporte a la mejora de la diversidad.

Palabras clave:

Fragmentación, diversidad, índices, paisaje, multifuncionalidad.

Introducción

El territorio está constituido por elementos con diferentes características y usos que han ido configurando a lo largo del tiempo el paisaje tal y como puede observarse hoy. Así, pueden diferenciarse en el territorio elementos superficiales, denominados teselas o manchas, con usos diferentes —agrícola, forestal, urbano, etc.—, y elementos lineales —ríos, carreteras, etc.—, que atraviesan las diversas teselas, constituyendo vías de comunicación o barreras, según los casos.

En el momento actual, la configuración del territorio está marcada por los procesos que han ido produciéndose, y estas actuaciones han dado lugar a que se produzca el fenómeno de la fragmentación del paisaje. Este concepto identifica una estructura de paisaje donde las teselas de igual clase han ido dividiéndose. El proceso provoca una doble consecuencia: la disminución del tamaño de cada una de las teselas resultantes y el aislamiento cada vez a mayores distancias de unas respecto a otras. El efecto provocado por esta fragmentación tiene influencia en el funcionamiento del sistema, pues por una parte, teselas de menor tamaño tienen menos capacidad para albergar especies o para realizar funciones que necesitan de extensiones mayores; y por otro lado, el aumento de la distancia entre teselas de la misma clase llega a significar una barrera infranqueable para muchas especies, con lo que ello tiene de consecuencia para el intercambio genético y la supervivencia.

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

Los corredores, como elementos lineales con condiciones análogas a las teselas que se encuentran separadas, constituyen una de las opciones para mejorar la conectividad de los sistemas fragmentados. En este sentido, las vías pecuarias, por su distribución, constituyen una red de elementos lineales en el paisaje que puede permitir el desplazamiento del hombre, de las especies vegetales y animales y de los procesos ecológicos esenciales para el mantenimiento del sistema.

En concreto, en la región mediterránea, las vías pecuarias, además de cumplir su función primigenia, pueden servir para realizar la función de aumentar la conectividad, no sólo ecológica, sino también cultural, convirtiéndolas en un espacio multifuncional de gran valor. “Se hace necesario crear una nueva forma de unión entre ecología y cultura, territorio y sociedad, naturaleza e individuos” (DRAMSTAD, W.E. & al., 2005).

Con estas premisas, el estudio pretende interpretar cómo varían los índices obtenidos en diferentes modelos de distribución de superficie forestal en el territorio, cuando se instalan en ellos vías pecuarias hipotéticas, considerando a éstas como conexiones adecuadas entre teselas forestales. Esta adecuación sería equivalente en la práctica al hecho de despejar las actuales ya existentes de las barreras que se les han ido incorporando con el tiempo: cerramientos, intrusiones, pérdida de las dimensiones originales, etc.

Materiales y métodos

Se utilizaron tres modelos diferentes de distribución de teselas forestales en el paisaje. Para ello, se tomaron las imágenes existentes actualmente en el Mapa Forestal de España MFE50 (MIMAM, 2001, 2003a, 2003b) con la condición de que los porcentajes de superficie forestal en cada caso estuvieran entre determinados valores. De este modo, las tres hojas 1/50.000 seleccionadas pertenecían a Lleida, León y Valladolid.

Para definir cómo afecta la existencia de vías pecuarias en un territorio, es “inevitable, con una finalidad operativa, abstraer de todos los elementos del medio, sólo los definitivamente claves ante la actuación” (RAMOS FERNÁNDEZ, A. & al., 1979). Así, mediante un sistema de información geográfica (SIG) se realizó una reclasificación de todos los estratos del MFE50, de modo que finalmente en cada una de las coberturas sólo quedaron dos clases de teselas: Forestal y No Forestal.

De este modo, los tres modelos obtenidos —que pueden observarse en la Figura 1— resultaron como siguen:

Modelo A: Lleida. Porcentaje superficie forestal: 86%

Modelo B: León. Porcentaje superficie forestal: 57%

Modelo C: Valladolid. Porcentaje superficie forestal: 20%

A continuación se trazaron sobre cada una de las coberturas dos vías pecuarias hipotéticas, con las dimensiones máximas de una cañada —75 metros de anchura—; una de ellas en dirección vertical y otra en dirección horizontal. El resultado de las trazadas puede observarse en la Figura 2.

Se realizaron cuatro tipos de análisis en cada modelo:

Análisis 1: Índices de paisaje para el modelo sin vías pecuarias.

Análisis 2: Índices de paisaje para el modelo con vía pecuaria horizontal.

Análisis 3: Índices de paisaje para el modelo con vía pecuaria vertical.

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

Análisis 4: Índices de paisaje para el modelo con vía pecuaria horizontal y vertical.

De los resultados de los índices obtenidos sólo se tuvieron en cuenta los referidos a la clase forestal. Estos índices, cuyas definiciones se adjuntan al Cuadro 1, examinan cómo varían en número, tamaño y forma las manchas forestales (TRAGSATEC, 2005). Así, CA, TLA Y NUMP permiten comparar la proporción de las teselas en el total del paisaje. MPS, MEDPS, PSCOV y PSSD estudian el tamaño medio de una tesela forestal y si esta media es muy variable o presenta un comportamiento regular. TE, ED y MPE sirven para analizar la variabilidad de longitudes de los bordes de las manchas de la misma clase. Por último, MSI, AWMSI, MPAR, MPFD Y AWMPFD estudian las formas de las teselas, siendo este un factor de enorme importancia cuando se intenta determinar qué formas son las más adecuadas para una especie en particular.

Resultados

Los resultados obtenidos están presentados en el Cuadro 1. Para el análisis de la conectividad y de la fragmentación en los distintos modelos se han tenido fundamentalmente en cuenta los índices que estudian la proporción de manchas forestales en el territorio y la variabilidad del tamaño. Aún así, si bien para este análisis en concreto no son especialmente significativos, también se muestran los resultados obtenidos para los índices de borde y de forma de las teselas.

El modelo A, que inicialmente muestra 44.116, 52 ha. de superficie forestal, aumenta ésta hasta un máximo de 44.183, 13 ha. en el caso en el que existen dos vías pecuarias. Sin embargo, al observar el número de teselas (NUMP) vemos que no varía en ninguno de los cuatro análisis, existen 28 manchas forestales independientes. Estos valores apenas hacen variar al tamaño medio de la tesela, que es de 1.575, 59 ha. en el análisis 1 y de 1.577, 99 ha en el análisis 4 —apenas dos hectáreas de variación—.

El modelo B, presenta una diferencia de 144,49 ha. entre la clase forestal del análisis 1 —sin vías pecuarias— y el análisis 4 —con dos vías pecuarias perpendiculares. A diferencia del modelo anterior, el número de manchas forestales varía de 97 en el primer análisis a 88 en el cuarto. La presencia de una vía sólo horizontal acerca también el valor a este mínimo con 90 teselas, mientras que si sólo existe una vía vertical, el valor se acerca más al máximo, con 95 teselas. El tamaño medio de la tesela es de 330,11 en el análisis 4 pero de 297,99 sin no existen vías pecuarias en el territorio, como en el análisis 1.

El modelo C muestra un descenso en el número de teselas de apenas 7 entre el análisis 1 y el 4, quedando con 130 ambos casos intermedios —una vía horizontal o una vertical—. El tamaño medio de las teselas forestales varía de 67,59 ha. a 73,61 ha. del análisis 1 al 4, apenas una variación de 6 ha.

Conclusiones

Los análisis realizados al modelo A, que tiene una superficie forestal inicial de 86% del total, apenas muestran cambios en los índices cuando se le incorporan las cañadas. De hecho, el número de teselas continúa invariable en los cuatro análisis. Igualmente, el tamaño medio de las teselas apenas se ve modificado en los cuatro análisis. El resto de índices funciona de forma análoga. En resumen, en un porcentaje de superficie forestal

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

tan elevada, la presencia de las cañadas apenas tiene significación en cuanto a conexión de teselas.

En los análisis del modelo B, se producen ya algunos cambios con respecto al anterior. Como rasgo inicialmente más significativo, a medida que se le añaden las cañadas, el número de teselas disminuye; esto significa que dos teselas que antes se encontraban aisladas se convierten ahora en una sola tesela gracias a la conexión que la cañada ejerce en el modelo. Además, el tamaño medio de la tesela, aumenta por la misma razón, así como la variabilidad de estos tamaños. Los índices medios de forma muestran la presencia de formas más complicadas al superponer las vías pecuarias, aumentando la complejidad del territorio.

En los análisis del modelo C, el número de teselas también disminuye, aunque quizás de forma menos significativa que en el modelo B. Esto es debido a que, al partir de un porcentaje de superficie forestal tan bajo —20%—, las cañadas conectan sólo de forma casual teselas forestales. Esto resulta especialmente significativo en el caso de la cañada vertical —análisis 3—, donde la desviación típica del tamaño de las teselas muestra un valor muy inferior al de la cañada horizontal —análisis 2—.

Mediante los distintos análisis aplicados a los tres modelos de distribución de superficie forestal se comprueba que si las teselas a conectar tienen una gran representación en una superficie, las vías pecuarias apenas tendrán significación en cuanto a su función para mejorar la conectividad del territorio.

Por el contrario, en un paisaje con menores porcentajes de superficie forestal, las vías pecuarias mejorarán la conectividad entre teselas previamente aisladas. De este modo, la cañada contribuye a disminuir la fragmentación del territorio.

Sin embargo, cuando las vías pecuarias se incorporan a un territorio con un porcentaje de superficie forestal muy bajo, la ubicación de la cañada influirá de forma acusada en la disminución de la fragmentación, pues es hay gran probabilidad de que la cañada atravesará grandes extensiones sin teselas forestales, con lo que apenas mejorará la conectividad. Las únicas maneras de solucionar este efecto serían, aumentar la densidad de la red de vías, o bien, orientarlas “ex profeso” de una mancha a otra.

Al pasar de estos modelos teóricos a la realidad, pueden mostrarse varias conclusiones. En primer lugar, teniendo en cuenta que las vías pecuarias ya existen en la actualidad, su función como herramienta de conexión ecológica y cultural entre zonas del territorio que comparten características similares puede ser conseguida si se recupera y despeja la red de vías y se adapta a este tipo de necesidades. Incluso en determinados entornos, su funcionalidad puede llegar a considerar óptimo aumentar la densidad de esta red guiando las nuevas vías con objetivos concretos. Esto es especialmente significativo en un territorio como el español, donde los cambios de usos del suelo han ido modificando el paisaje y provocando enormes índices de fragmentación, con lo que esto tiene de causante de degeneración de especies y procesos.

Por otro lado, los procesos ecológicos y, en gran medida, los culturales, no se rigen por límites administrativos. Las vías pecuarias son un buen exponente de elementos del territorio que sobrepasan las fronteras administrativas incluso entre comunidades autónomas, y por ello, tienen gran valor como corredores ya existentes que sólo necesitan adap-

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

tar sus características. Si se incorporan otros objetivos a la función de las vías pecuarias, y se tienen en cuenta a la hora de planificar el territorio, el resultado puede ser el de tener una red de carácter multifuncional que conecte enclaves ecológicos de gran valor.

Bibliografía

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. (2001) Mapa Forestal de España MFE50. Provincia: Lleida. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. (2003a) Mapa Forestal de España MFE50. Provincia: León. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE. (2003b) Mapa Forestal de España MFE50. Provincia: Valladolid. Organismo Autónomo de Parques Nacionales.

RAMOS FERNÁNDEZ, A. & al. (1979) Planificación física y ecología. Editorial Magisterio Español. Biblioteca Universitaria. Madrid.

DRAMSTAD, W.E; OLSON, J.D. & FORMAN, R.T.T. (2005) Fundación Conde del Valle Salazar. Madrid.

SASTRE, P., LUCIO, J.V. & MARTÍNEZ, C. (2002) Modelos de conectividad del paisaje a distintas escalas. Ejemplos de aplicación a la Comunidad de Madrid. En: Ecosistemas 2002/2

TRAGSATEC. SUBDIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN AMBIENTAL (2005) Caracterización y parametrización de la influencia de la planificación territorial en la conservación de la biodiversidad. Proyecto I+D+i (no publicado).

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

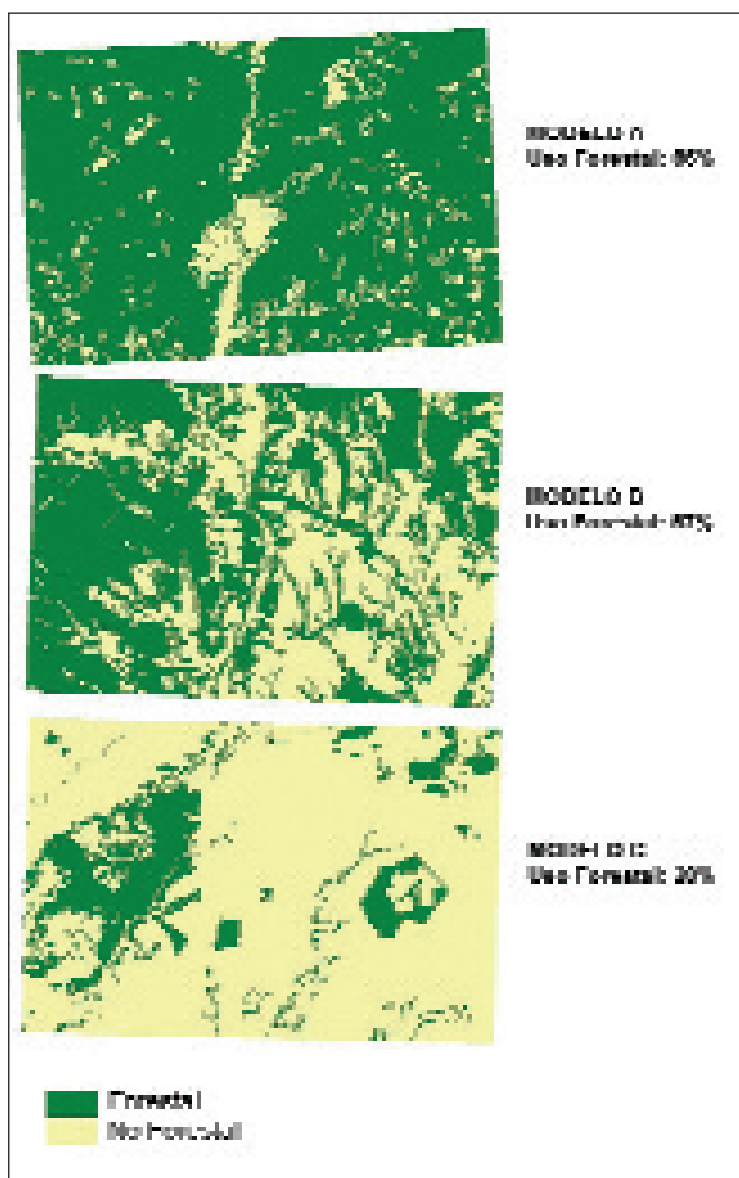


Figura 1. Modelos de distribución del uso forestal utilizados con distintos porcentajes de cobertura.
Fuente: Elaboración propia a partir de MFE50 MIMAM, (2001,2003a, 2003b).

EL PAPEL DE LAS VÍAS PECUARIAS EN LA CONECTIVIDAD DEL TERRITORIO

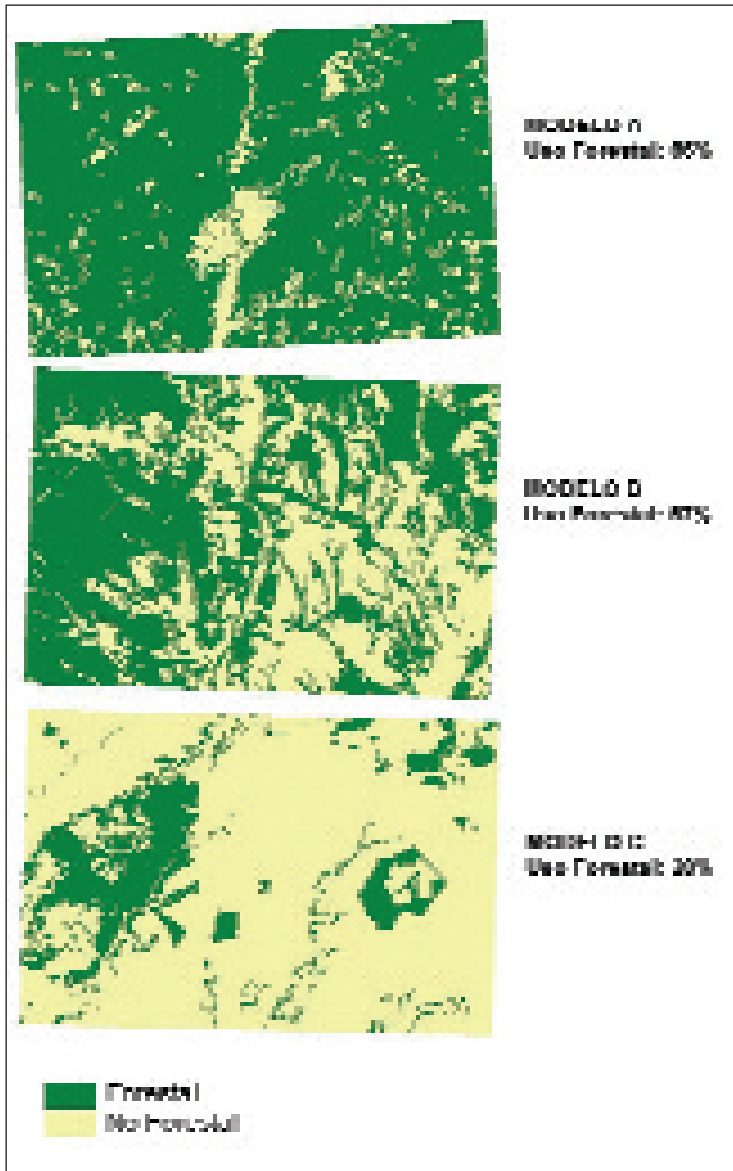


Figura 2. Vías pecuarias hipotéticas sobre cada modelo.

Fuente: Elaboración propia a partir de MFE50 MIMAM, (2001,2003a, 2003b).

Cuadro 1. Indicios observados con los datos censales estadístico por estado variable

Modelo A:

ESTADO	VIAS	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
1	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
2	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
3	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
4	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO

Modelo B:

ESTADO	VIAS	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
1	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
2	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
3	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
4	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO

Modelo C:

ESTADO	VIAS	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
1	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
2	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
3	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO
4	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO	INDICIO

Fig. 1. Análisis del paisaje de las zonas rurales. 1. Análisis del paisaje con las zonas rurales. 2. Análisis del paisaje con las zonas rurales. 3. Análisis del paisaje con las zonas rurales.

ESTADO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

INDICIO DE LAS VIAS

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

José Luis Argudo Pérez

Escuela Universitaria de Estudios Sociales. Universidad de Zaragoza.

Resumen:

En esta comunicación se pretende exponer una experiencia desarrollada en tierras turolenses, al sur de Aragón, a partir del año 1995 y hasta la actualidad, con la creación de de dos asociaciones de ganaderos trashumantes: El Ligallo General de Pastores de la Corona de Aragón (Comarcas de Gúdar-Maestrazgo), y La Nueva Mesta de la Comunidad de Albarracín (Comarca de la Sierra de Albarracín). Se analizan las causas que originaron el nacimiento de estas asociaciones, su vinculación con antecedentes históricos (Mestas y Ligallos) y la especial problemática que originaban los desplazamientos ganaderos, casi siempre a pie, con el estado de las vías pecuarias. Contemplan distintas zonas de invernada, como son el Levante, y provincias castellanas y andaluzas, pero se observan circunstancias comunes en ambos casos de carácter socioeconómico. Su nacimiento ha supuesto un impulso en las labores administrativas de clasificación y deslinde de las vías pecuarias vinculadas a los recorridos pecuarios, como un ejemplo necesario de colaboración entre Administraciones y Entidades privadas de carácter profesional. El asociacionismo generado ha ocasionado otros beneficios a los ganaderos y a las comunidades de origen, y grandes potencialidades en su desarrollo futuro.

Palabras clave:

Teruel. Trashumancia. Mestas. Ligallos

ANTECEDENTES DEL ASOCIACIONISMO GANADERO EN ARAGÓN

Aragón cuenta con una extraordinaria historia y tradición pecuarias. Sin embargo, han sido escasos los estudios sobre las corporaciones y asociaciones ganaderas, ensombrecidas por el protagonismo y magnitud históricas de La Mesta de Castilla. Incluso la corporación histórica más conocida de Aragón, la Casa de Ganaderos de Zaragoza -o Cofradía de San Simón y San Judas-, ha tenido escaso reflejo bibliográfico hasta hace unos pocos años por la dificultad de acceso a su extraordinario Archivo. Del resto de Casas de Ganaderos, Casas-Mesta, Mestas, Ligallos o Ligajos, y Juntas Ganaderas, locales o de ámbito comarcal, sólo se han podido espigar escasas y desperdigadas noticias durante mucho tiempo, y se ha deducido un funcionamiento semejante al de las agrupaciones ganaderas de las provincias vecinas (como Navarra, Tarragona, Castellón o Valencia), que cuentan con estudios particulares anteriores.

El asentamiento de estas organizaciones ganaderas se produjo en la Edad Media, avalladas por privilegios reales «quod a longinquis citra temporibus fuerat ordinatum per probos homines ville et aldearum Turolii videlicet quod domini sive pastores ganatorum ville et aldearum predictorum facerent annis singulis congregationem que vulgo ligaio apellantur» (Privilegio real a la aldea de Sarrión, de la Comunidad de Teruel, en el año 1333). Si la primera función de los ligallos fue la reunión de ganaderos y pastores para recuperar el ganado perdido (mostrenco) de sus rebaños, al igual que las mestas locales en Castilla, y de estas mismas reuniones surge la necesidad de una organización y reglamentación de

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

los ligallos ganaderos, que se va perfilando sobre modelos, como muestra el privilegio del Ligallo que Juan II concede a la villa de Ejea de los Caballeros (Zaragoza) en 1459, según las «ordinaciones que ha en la dita ciutat de Çaragoça, e usedes del dito privilegio según e por la forma que los hombres ganaderos de la villa de Thauست del dito privilegio usan e han acostumbrado usar». Estas organizaciones cuentan con oficiales, los alcaldes y ligalleros, que tienen cierta competencia jurisdiccional sobre asuntos de ganadería, y se someten a una detallada regulación en el ejercicio de sus oficios. Hay que mencionar que la Casa de Ganaderos de Zaragoza también tenía sus reuniones anuales del ligallo, por lo que representa quizás el ejemplo paradigmático de organización.

Centrándonos en la actual provincia de Teruel, las reuniones de los ligallos, que en Teruel se reunían dos veces al año, se extendieron a las cinco sesmas que componían la Comunidad de Teruel, y en las Ordinaciones de la Comunidad, de 1685, se establece también que se celebren dos ligallos anuales en las distintas aldeas de la Comunidad. En la Comunidad de Albarracín se obtuvo el privilegio real del Ligallo en 1415, pero fue revocado en 1420 por Alfonso V, al considerar que colisionaba con los derechos de la Casa de Ganaderos de Zaragoza. En 1493, una sentencia arbitral entre la ciudad de Albarracín y su Comunidad, estableció la celebración de dos reuniones anuales, bajo el nombre de mestas, una en junio y otra en agosto, y sus oficiales recibían el nombre de alcaldes de la mesta. Esta aproximación a la organización castellana, se consolidó en 1693 al conseguir una cédula de Carlos II que equiparaba a los serranos de Albarracín con los miembros de La Mesta, aunque con salvaguarda de sus privilegios y reglas particulares.

Las juntas y oficiales de los ligallos tenían amplias competencias tuitivas de los intereses ganaderos, desde la recuperación de animales perdidos, eliminación de depredadores de los rebaños, construcción y acceso a los abrevaderos, mantenimiento expedito de las vías pecuarias, e incluso gestión de arriendos de pastos y tributos (FARNÓS et al., 1993: 36). Lo anterior se explica por un aumento de sus competencias, que se extiende a lo largo de la Edad Moderna, e incluían los conflictos entre ganaderos, la vigilancia y prevención de la difusión de epidemias entre los ganados, contratos de pastores, y policía de los caminos, pasos y abrevaderos (CASTÁN, 2002: 169-70).

Estas competencias se reflejan en las Ordinaciones de la Mesta de la Ciudad y Comunidad de Santa María de Albarracín, impresas en 1740, que recopilan la normativa anterior comunitaria, estableciendo la reunión de las mestas generales en la aldea de Royuela, y los ligallos, que se celebraban, en los meses de mayo y agosto, en cada una de las cuatro sesmas que agrupaban las aldeas de la Comunidad (CASTÁN, 2002: 173-4). Las ordinaciones enumeran las competencias de la Mesta comunitaria en materias como la defensa judicial de los ganaderos serranos en los lugares de internada (extremos); sanciones por hurto de reses o mutación de señales de las mismas; garantías en el cumplimiento de los contratos de los pastores; medidas ante epizootias del ganado; control de abrevaderos y vigilancias de las roturaciones en los montes comunes, y especialmente en pasos y veredas (CASTÁN, 2003: 515-16).

La presión roturadora y los problemas en los arriendos de pastos llevó a la Comunidad de Albarracín a integrarse plenamente en la Mesta de Castilla, como adscrita a la cuadrilla de Cuenca, a fines del siglo XVIII, y a sufrir la misma suerte que la institución caste-

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

llana. La creación de la Asociación General de Ganaderos en 1836 no sólo elimina formalmente al Concejo de la Mesta, sino que extiende su ámbito a todo el territorio nacional, con un gran bagaje subsistente de la reglamentación mesteña anterior, al que se deben adaptar las asociaciones locales, que pierden competencias y legitimidad a favor de la nueva Asociación, que es incapaz de cumplir sus funciones y resulta finalmente inoperante ante la avalancha de circunstancias que provocan el declive de la ganadería trashumante en España en el siglo XIX. Tendrá que ser finalmente la Administración del Estado quien se haga cargo y patrimonialice, en defensa ya de los intereses públicos, la conservación de los caminos pecuarios (ARGUDO, 1995: 331-2).

Los ligallos fueron un elemento y un instrumento fundamental de las relaciones pecuarias entre ganaderos y de la organización pastoril, otorgando una cohesión gremial y un cauce adecuado de resolución de conflictos del amplio espectro en el que se mueve el mundo ganadero. Su desaparición no fue sino el reflejo de la desestructuración del universo de la compleja organización pecuaria y de la progresiva decadencia de la trashumancia ganadera. Sobrevivió en los ámbitos locales, y ejemplo de ello es la evolución de tres organizaciones ganaderas aragonesas y zaragozanas, las Casas de Ganaderos de Zaragoza, Tauste y Caspe, que tras unos años como asociaciones locales, pasaron a ser sindicatos agrícolas-ganaderos con la ley de 1907, y cooperativas desde la década de 1940, manteniendo un considerable patrimonio y desarrollando funciones que sobrepasan las establecidas en la legislación de las sociedades cooperativas, como consecuencia de haberse adaptado a los nuevos tiempos transformándose, pero conservando parte del patrimonio, material e inmaterial, de su historia.

LAS VÍAS PECUARIAS DE ARAGÓN, ESPECIALMENTE EN LA PROVINCIA DE TERUEL

El sistema de vías pecuarias alcanza en España unos 125.000 kilómetros de longitud, es decir 450.000 hectáreas de extensión –unos 5.000 kilómetros cuadrados- lo que supone un 1% del territorio de todo el Estado. En Aragón podemos deducir, por estudios aproximativos de 1998, que tenemos 16.272 Kms de vías pecuarias, que ocupan 599,57 Kilómetros cuadrados, representando el 1,62 % del total de superficie de Aragón y el 14% del patrimonio estatal de vías pecuarias. Esta extensión de vías pecuarias sólo es superada en el Estado por las Comunidades Autónomas de Andalucía y Castilla-León.

Pero esta considerable superficie está afectada en un porcentaje que varía entre un 20 y un 50 % del total por algunos de los siguientes tipos de agresiones o invasiones: construcción de carreteras y autovías, líneas de ferrocarril y otras obras públicas; infraestructuras de servicios públicos (agua, electricidad, teléfono, etc.); cultivos agrícolas, construcciones ilegales y ampliación de núcleos urbanos, escombreras, vertederos y basureros, etc. Es conocida la equiparación de la condición de terreno público con terreno sin dueño para cometer todo tipo de abusos e infracciones que, habitualmente, no son además sancionados.

Tampoco en la clasificación y deslinde de las vías pecuarias aragonesas se siguen criterios homogéneos y la actividad de la Administración responsable está muy lejos de ser la deseada, y a veces de la correcta. No tenemos ni buenos estudios ni buenas bases cartográficas sobre el tema, para conocer las vías pecuarias aragonesas. Sólo un tercio de

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

estos caminos estaban clasificados a principios de los años noventa en Aragón, que comprende entre el 80-85% en la provincia de Huesca, proporción que bajaba a unos porcentajes variables entre el 18 y el 30 % en la provincia de Teruel; y en la provincia de Zaragoza, según un estudio inédito de G. LÁZARO y J. DEL CERRO, en septiembre de 1993 se habían clasificado 144 de los 291 términos municipales. Por ello, el Defensor del Pueblo tuvo que recordar ya en el año 1992 a las Administraciones Públicas, y especialmente a la aragonesa, que su gestión era ineficaz en la conservación y mejora de las vías pecuarias.

Un estudio de 1998, realizado por TRAGSATEC para la Dirección General del Medio Natural del Gobierno de Aragón, baraja unas cifras (según estudios) entre 317 y 354 municipios con vías pecuarias que cuentan con clasificación, que representan entre el 42 y el 46% del total de municipios aragoneses, con 6.729 km de vías pecuarias clasificadas (el 41% del total), y el 45% de superficie total de vías pecuarias clasificadas.

Especialmente grave era, y sigue siendo, la situación de la provincia de Teruel por el escaso número de términos municipales (42, de los que 9 no tienen vías pecuarias) y porcentaje de superficie provincial (18%) al finalizar el año 1982 (MANGAS, 1982: 68). La situación de las vías pecuarias en la provincia de Teruel es denunciada ya un siglo antes (1881) en una Memoria provincial sobre ganadería, a causa de las rotaciones practicadas y la inoperancia de la Asociación General de Ganaderos para conservarlas (ARGUDO, 1995: 332), y en la Sierra de Albarracín, PEDRO SANZ destaca la proliferación de conflictos sobre las vías pecuarias desde comienzos del siglo XX, por el enfrentamiento entre la ciudad de Albarracín y la Junta Administradora de la Comunidad, la insatisfacción por los nuevos sistemas de adjudicación de pastos y la demanda de tierras de una parte de la población, unida a la decadencia de la cabaña trashumante (SAZ, 2003: 598-600). FRANCISCO GALINDO (1954) habla de la usurpación de las vías pecuarias como un factor de decadencia de la ganadería trashumante, y MORENO SARDÁ (1966) ve desdibujadas las veredas y cordeles del interior de los Montes Universales, y así lo confirman recientes estudios de algunos investigadores como Begoña LAHOZ, que realizó un inicial estudio cartográfico de las mismas (FERNÁNDEZ OTAL, 1999: 238 y 244), y Juan Manuel BERGES (BERGES, 2001: 78) y Eduardo GARGALLO, que recorrieron las veredas ya en los años ochenta (ARGUDO, 2001: 70).

En la parte oriental de la provincia, estudiamos el estado de las vías pecuarias en el Cuaderno de la trashumancia, 14, cuya investigación se realizó los primeros años de los noventa, en el que ya se destacó la importancia de la organización pecuaria histórica, y los hitos que, desde el siglo XIX, han marcado la decadencia y crisis de la ganadería extensiva, entre los que hay que incluir la desaparición de la Comunidad de Teruel y de las mancomunidades de pastos, las desamortizaciones, las rotaciones arbitrarias, y los cambios en la Administración forestal. En el área de estudio de los movimientos trashumantes, la conclusión fue que el estado de la red pecuaria era muy desigual, ya que era muy significativo en los términos municipales afectados de la provincia de Teruel, y era incompleta y obsoleta la clasificación en los municipios de las comarcas tarraconenses próximas a la desembocadura del Ebro, mientras que en la Comunidad

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

Valenciana era loable la actividad de la Administración autonómica, que había concluido los trabajos de clasificación viaria, disponía de un completo y actualizado inventario, y había procedido ya a la señalización de las vías pecuarias.

Entre las conclusiones (FARNOS et al., 1993: 91), la situación general de la red pecuaria se caracterizaba por «la degradación y la desarticulación de sus itinerarios (intrusiones y ocupaciones públicas y privadas) y el deterioro de las infraestructuras complementarias, debido tanto al abandono de las comunidades agrícolas y poblaciones de la zona intermedia y litoral como, sobre todo, por la desprotección de los poderes públicos. La degradación de las vías es proporcional a la densidad demográfica, y se hace más patente en el área de extremo, especialmente en el corredor litoral y cerca de las aglomeraciones urbanas».

Aun con ello, en la temporada 1992-93 realizaron la trashumancia desde las serranías de Gúdar-Maestrazgo un total de 87 rebaños, integrados por una cabaña de 32.704 cabezas, casi en la totalidad de ganado ovino.

En la Sierra de Albarracín, el movimiento trashumante estaba formado, en 1992, por 51 rebaños de ganado ovino y 3 vacadas, con un total de 38.000 cabezas, de las que 8.500 se desplazaron hacia el Mediterráneo, y el resto a Castilla y Andalucía (BACAICOA, 1993: 21).

Y en 1996, todavía se contabilizaban 65.000 cabezas de ganado lanar trashumante en la provincia de Teruel, pertenecientes a 134 ganaderos.

El Justicia de Aragón emitió una Recomendación, de fecha 9 de abril de 1999, sobre la situación de las vías pecuarias en Aragón, iniciado a partir de un informe del Grupo de Estudios Pecuarios de Aragón, en el que se incluye el informe de la, entonces, Consejería de Agricultura y Medio Ambiente del Gobierno de Aragón que, aparte de criticar aspectos valorativos del escrito inicial sobre el proceso de clasificación de las vías pecuarias, analiza la situación de la provincia de Teruel, explicando que se estaban tramitando siete expedientes de clasificación, y se detiene especialmente en las posibles afecciones de la Autovía Mudejar, y en la situación de las vías pecuarias utilizadas por los trashumantes de las serranías de Gúdar-Maestrazgo.

El Justicia de Aragón realiza una serie de recomendaciones a la Administración autonómica, como son la realización de un mapa regional de vías pecuarias; la intensificación de la clasificación en las más conflictivas, con restitución de las que se encuentren ocupadas por carreteras; investigación de la situación real de las vías pecuarias, ejerciendo la adecuada defensa de su integridad y, en su caso, su restablecimiento; disposición de medios para hacer efectiva la aplicación del régimen de infracciones y sanciones de la Ley 3/1995; arbitrar medios para lograr una coordinación con otros Departamentos y con la Administración del Estado; disposición de los medios para la urgente clasificación de las vías pecuarias que establece la Disposición adicional primera de la Ley 3/1995; y disposición también de los medios necesarios para acelerar el proceso de deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias

También se indica la necesidad de un desarrollo legislativo autonómico sobre vías pecuarias, pero de ello tratamos más adelante al existir recientemente un Proyecto de Ley de Vías Pecuarias de Aragón.

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

EL NUEVO ASOCIACIONISMO GANADERO: EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES Y LA NUEVA MESTA DE LA COMUNIDAD DE ALBARRACÍN

Pasada la mayor crisis de la trashumancia ganadera de los años sesenta y setenta del pasado siglo, la época del “desarrollismo”, en los años ochenta se estabiliza la ganadería extensiva, que sigue sin embargo perdiendo ganaderos pero ha seguido operando –en escala menor– el relevo generacional de las explotaciones ganaderas. En la investigación en las serranías de Gúdar-Maestrazgo turolense, la mayoría de los pastores son propietarios de sus rebaños, es decir han disminuido extraordinariamente los pastores asalariados, y casi en su totalidad (94,4%) tenían ascendientes ganaderos y, a principios de los años noventa la edad media de los ganaderos trashumantes era de cincuenta años, y sólo el 3% eran menores de 30 años. Menos de un tercio de las explotaciones tienen asegurada su continuidad, y existía, en general, una ruptura de los descendientes con la actividad de sus padres y con el modelo de familia extensa jerarquizada (patrivirilocal).

En la investigación se detectó una queja generalizada sobre las condiciones de vida y trabajo, y un deseo de mejora de su situación. Ello venía determinado por muchos factores y circunstancias, que iban desde el precio de los arriendos de los pastos, los cambios estacionales de residencia de la familia, con todos sus problemas conexos, la dificultad de los desplazamientos y las duras condiciones del trabajo, la rentabilidad de las explotaciones y la comercialización de los corderos.

En cuanto a los desplazamientos, la mayoría realiza la conducción del ganado a pie (56% en desplazamiento otoñal y 72% en el retorno primaveral), siendo el trayecto más largo de unos 150 Kms, que se realizan en ocho jornadas. Por ello sufren especialmente las consecuencias de la degradación de la red de vías pecuarias, bien por afectaciones y usos públicos, roturaciones y estrechamientos de los azagadores, y abandono de las estructuras pastoriles complementarias, junto con cierta hostilidad de los pueblos agrícolas y aglomeraciones urbanas (FARNÓS et al., 1993: 63-71).

La desatención de las Administraciones Públicas competentes era evidente, especialmente el mantenimiento de las vías pecuarias e infraestructuras pecuarias, y era palmario en el caso de la clasificación y deslinde de las vías pecuarias de las Sierras de origen, ya que sólo contaban con clasificación de las mismas dos términos municipales, lo que ocasionaba numerosos conflictos también en la época estival, en el aprovechamiento de los pastos, con agricultores y con la Administración forestal, que había incrementado las repoblaciones en las décadas anteriores pero no se había ocupado de las vías pecuarias.

EL LIGALLO GENERAL DE PASTORES

El individualismo era un rasgo común de los ganaderos trashumantes de la zona, y la colaboración sólo surgía en temas de estricta necesidad como las Áreas de Defensa Sanitaria, y subsistían las viejas fórmulas comunitaristas voluntarias, que ya destacó Joaquín COSTA a fines del siglo XIX, de colaboración profesional y vecinal. Incluso para la comercialización de la carne, las relaciones con cooperativas y otras empresas no eran buenas, y eran muy críticos con ellas, sin poder forjar alternativas desde sus explotaciones por falta de recursos humanos cualificados y materiales.

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

Por ello, el equipo de investigación, con el apoyo inestimable de José M. MANGAS, propuso impulsar el asociacionismo ganadero, ya que durante el desarrollo de la investigación muchos de los problemas comentados individualmente eran comunes a los ganaderos trashumantes. Contando con la aceptación y compromiso de los ganaderos, la propuesta se concretó en crear una asociación y el autor de estas líneas redactó un proyecto de Estatutos. Discutidos éstos, el 21 de septiembre de 1995 se celebró en Fortanete (Teruel), la asamblea constitutiva de la asociación Ligallo General de Pastores de la Corona de Aragón, aunque convencionalmente sólo se utiliza la expresión “Ligallo General de Pastores”, o la más abreviada de “Ligallo de Pastores”. La denominación era un tributo a la denominación tradicional e histórica de las juntas de ganaderos de los territorios de la antigua Corona de Aragón.

Su ámbito territorial comprende las provincias de Teruel (Aragón), Tarragona (Cataluña), y Castellón y Valencia (Comunidad Valenciana), y es, evidentemente, una asociación sin ánimo de lucro sometida a la legislación estatal de asociaciones.

Si el ámbito territorial es amplio, comprendiendo todas las zonas donde se desarrolla la actividad ganadera trashumante, también lo son sus fines, ya que no sólo promueve la actividad ganadera trashumante y el asociacionismo de los ganaderos, sino también los medios necesarios para su desarrollo y el mantenimiento de los ecosistemas, y la defensa de los intereses profesionales especialmente vinculados al mantenimiento y revitalización de la red de vías pecuarias, el patrimonio pecuario en sus diversas manifestaciones, la dignificación profesional de la actividad ganadera, y la realización de actividades relacionadas, en sentido extenso, con el desarrollo de la ganadería extensiva.

Se constituyó la asociación con los correspondientes órganos de gobierno y administración, aunque, acordes con el espíritu de la tradición, la Asamblea General se denomina “Asamblea del Ligallo”, la Junta Directiva es la “Junta del Ligallo”, y el Presidente lo es también del Ligallo. En la adquisición de la condición de socios, se abrió la posibilidad a las personas relacionadas profesionalmente con la ganadería, cónyuges de los titulares de la explotación, y descendientes desde la edad que legalmente sea posible según su vecindad civil, para potenciar el contacto intergeneracional en las actividades asociativas.

Asistieron a la Asamblea numerosos ganaderos, algunos procedentes de poblaciones lejanas del Bajo Aragón, y firmaron como socios fundadores del Ligallo 27 ganaderos, mayoritariamente de pueblos turolenses, pero también con domicilio en las provincias de Valencia y Castellón. Fue elegido como presidente del Ligallo Lionel Martorell Torres, ganadero de Fortanete, de 33 años de edad, que ha sido renovado sucesivamente como tal hasta la actualidad.

Al narrarlo no puedo abstraerme de la sensación que tuvimos todas las personas que vivimos el acto, que era el de el total respaldo de los ganaderos trashumantes, incluso superando el ámbito territorial de las Sierras, ya que se hacían “visibles” colectivamente y podían manifestar sus demandas, y así lo reflejaron los medios de comunicación regionales.

Sin duda los problemas acuciantes de los ganaderos y la necesidad encontró su cauce, que han sido gestionados eficaz e inteligentemente por las sucesivas Juntas del Ligallo.

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

El primer problema que se abordó fue el de la reclamación, con espíritu colaborador, a la Administración competente del mantenimiento de las vías pecuarias. Los avances en esta gestión se pueden juzgar por el informe del Departamento de Agricultura y Medio Ambiente, del Gobierno de Aragón, a El Justicia de Aragón, de 15 de diciembre de 1998:

Con los ganaderos trashumantes de Gúdar-Maestrazgo se estableció una estrecha colaboración desde el primer momento de su constitución como Ligallo General de Pastores. Con el Ligallo, se han seguido sus itinerarios en la trashumancia y se han resuelto sus dificultades de tránsito. Además se ha realizado, con su colaboración, la clasificación de las vías pecuarias de Mosqueruela y Castelvispal conectándolas con las de la provincia de Castellón a través de las Cañadas Reales de Aragón y del Reino de Valencia. Se ha realizado la investigación documental y el inventario parcial de todas las vías pecuarias de los municipios colindantes afectados por la trashumancia.

Han persistido en una actitud vigilante con relación a las vías pecuarias, y el avance ha sido considerable en estos casi diez años. Pero el Ligallo ha actuado también en otros campos, como el de las ayudas comunitarias y agroambientales, en las que han sido una entidad consultada por la Administración, y en la conservación de una raza peculiar de ovino la zona como es la raza “cartera”, que estaba presente en una cuarta parte de los rebaños trashumantes, por adaptarse especialmente al territorio, con la creación de una Asociación (A.N.G.O.R.C.A.) para la conservación de los rasgos genéticos de los ejemplares de esta raza y mejora de la misma.

Otras muchas actividades ha realizado el Ligallo en las que no nos podemos detener, salvo para indicar que siguen celebrando en junio, en la festividad de San Pedro, una jornada festiva, divulgativa y reivindicativa en Fortanete, que cuenta con numerosa asistencia de ganaderos y no ganaderos. Los problemas de la trashumancia ganadera no son fáciles de solucionar, y siguen probando nuevos sistemas que permitan una mejora de su calidad de vida y de la rentabilidad de sus explotaciones, lo que incluye también atender a demandas de personas y colectivos ciudadanos, que quieren experimentar, parcialmente, la vida en los caminos de la trashumancia.

LA NUEVA MESTA DE LA COMUNIDAD DE ALBARRACÍN

La Comunidad de Albarracín, integrada ahora administrativamente en la nueva comarca de “Sierra de Albarracín”, es la única Comunidad de pueblos de origen medieval que subsiste en Aragón, después de que en el siglo XIX desaparecieran las de Teruel, Daroca y Calatayud.

La organización histórica era de Ciudad (Albarracín) y Comunidad de aldeas como entidades separadas desde el siglo XVII, pero en la actualidad Albarracín cuenta también como uno de los 23 pueblos comuneros en la participación de la mitad del patrimonio común de los Montes Universales (ARGUDO, 2000: 298-301). Siguen agrupados territorialmente en sexmas, de la que nos interesa especialmente la de Villar del Cobo, que agrupa a los pueblos de Villar del Cobo, Tramacastilla, Noguera, Griegos y Guadalaviar.

Su posición limítrofe con Castilla, y las duras condiciones climatológicas invernales determinaron que la mayoría de la ganadería serrana practicase la trashumancia, siendo los destinos tradicionales la llanura central valenciana, la zona de Orihuela, la provincia

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

de Ciudad Real y el valle alto del Guadalquivir (especialmente, provincias de Jaén y Córdoba).

De su historia y organización hemos tratado brevemente más arriba, pero ahora interesa destacar su antigua adscripción mesteña, la diversidad de los destinos de trashumancia, con recorridos por cañadas reales (especialmente la conquense) de hasta 800 kms, y la permanencia de un grupo de ganaderos trashumantes de ganado ovino merino, y tres vacadas trashumantes de reses bravas, con un total de ganado trashumante de 38.000 cabezas, de las que aproximadamente el 19% se dirigen a Levante y el 81% a Castilla y Andalucía. Los municipios más trashumantes son Villar del Cobo y Guadalaviar, y es la provincia de Ciudad Real (Valle de Alcudia) en 1991, la que recibía más ganado ovino trashumante de la Sierra de Albarracín (unas 10.000 cabezas) (FARNÓS et al., 1993: 45).

El paso por distintas Comunidades Autónomas es un factor que agrava la trashumancia, ya que no existe concordancia en requisitos y controles sanitarios. En el mes de noviembre de 2004, la epidemia de "lengua azul" en el sur de España puso en peligro la realización de la propia trashumancia, sin posibilidad de alternativa inmediata y con la nieve acechando ya en la Sierra. Solucionado temporalmente el problema, originó unos mayores costes a los ganaderos ya que la única opción de realizar el recorrido fueron los camiones. El transporte por ferrocarril se ha ido deteriorando en sus condiciones las últimas décadas, y en los últimos años RENFE decidió suprimir los puntos de embarque y el transporte de ganados trashumantes desde algunas poblaciones conquenses (ARGUDO, 2001: 69-70), por lo que volvió a valorarse el recorrido a pie por la cañada conquense, aunque no habían disminuido sus problemas y dificultades, que desalentó definitivamente a algunos ganaderos para continuar con su explotación ganadera.

Algunas de las cuestiones que hemos visto en Gúdar-Maestrazgo se repiten en la Sierra de Albarracín, en algunos casos agravados: arriendos de pastos (especialmente los de las fincas de invernada), desplazamientos familiares, alta tasa de envejecimiento de los ganaderos, escasa rentabilidad de las explotaciones y problemas de comercialización.

La actitud de las poblaciones de paso es ahora menos hostil, quizás en parte por esa "cultura medioambiental" de las vías pecuarias que reflejó la Ley de 1995, y se acompaña con el establecimiento de vínculos familiares por matrimonio con personas (mujeres) de las zonas de invernada, que se da en todas las zonas de trashumancia, pero que es más visible en este caso por la distancia territorial de origen, y por su número, que ha tenido el efecto de aumentar la población de Guadalaviar, por el aporte de descendientes de las familias trashumantes.

La creación de la Asociación de Ganaderos viene unida a la del Museo de Trashumancia de Guadalaviar, que se inició en el año 2000, gracias al esfuerzo y entusiasmo de un grupo de personas de la población. Parecía un poco contradictorio construir un museo de la trashumancia de la Sierra e impulsar a la vez una asociación de ganaderos trashumantes, pero debe entenderse desde una visión cultural que entiende que los museos y centros de interpretación no deben servir para certificar la muerte de nada, sino la interacción recíproca y positiva con la vida de las gentes.

En este caso, además de la con la voluntad de los ganaderos, se contó con un ele-

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

mento adicional como era que todavía circulaba algún ejemplar impreso de las Ordinaciones de la Mesta de la Ciudad y Comunidad de Santa María de Albarracín, de 1740, por lo que parecía obvio que este era el instrumento del que se debía partir. Daba un elemento de continuidad, aunque era poco aplicable actualmente su contenido en clara demostración de lo que suponía, en el mundo ganadero, la distancia temporal de dos siglos y medio. Por ello, la decisión inmediata fue denominar a la Asociación “Nueva Mesta de la Comunidad de Albarracín”, aunque en las conversaciones iniciales se contempló la posibilidad de que los ganaderos se asociasen directamente en el Ligallo General de Pastores. Fue el propio Ligallo, por medio de Lionel Martorell, quien desaconsejó esa opción por la distancia territorial de la sede del Ligallo y por los problemas pecuariales que debían afrontar los ganaderos de la Comunidad de Albarracín, al no coincidir en los pastizales y por la diversidad de Comunidades Autónomas implicadas. Ello no fue impedimento para que se estableciesen áreas de colaboración y cooperación entre las dos entidades en cuestiones comunes relativas a la Administración aragonesa.

Con este impulso y apoyo fue más fácil la concurrencia de voluntades de los ganaderos serranos, especialmente los trashumantes de la sexma de Villar del Cobo, que apostaron por la nueva asociación, a pesar de existir otra asociación sin casi actividad en el mismo territorio. Ello también generó un factor positivo de demanda de actividad y eficacia en la nueva organización. Y el día 13 de julio de 2001, un día después de la inauguración del impresionante Museo de la Trashumancia de Guadalaviar, por invitación del director del mismo, Javier Martínez, y en el marco del I Encuentro Internacional de Pastores Trashumantes, se celebró la asamblea constituyente de la Nueva Mesta de la Comunidad de Albarracín.

Como el redactor del proyecto de sus Estatutos fue el mismo que el del Ligallo, e inspirados en ellos para complementar las Ordinaciones de la Mesta, cabe señalar exclusivamente que es una asociación provincial (Teruel), ya que parecía en ese momento muy ambicioso establecer otro ámbito territorial, para poder trabajar sobre temas concretos. Posteriormente han querido asociarse ganaderos de Cuenca y Guadalajara, y es objeto de estudio de los nuevos ganaderos mesteños las fórmulas de incorporación de los mismos. Añádase la curiosidad, entre otras, que la organización se compone de la Mesta General (Asamblea), Junta de la Mesta, y Alcalde de la Mesta (Presidente). La Junta la componen también el Lugarteniente de la Mesta, el Secretario o Escribano de la Mesta, el Tesorero o Recaudador de la Mesta, y los vocales correspondientes, también denominados Junteros de la Mesta, rescatando -en lo posible- nombres y competencias tradicionales.

El trabajo del presidente elegido y Alcalde de la Nueva Mesta, Ismael Martínez, y de la Junta de la Mesta es pronto para valorarlo, pero fue muy alentador la asistencia a la constitución de la Mesta de más de veinte ganaderos, y el apoyo recibido de algunos más. Las largas estancias invernales y la distancia que les separa de Guadalaviar impiden un funcionamiento continuado, pero ya han intervenido con el Ligallo en la consideración de ayudas específicas administrativas, y se trabaja en conciliar Administraciones para la clasificación y deslinde del inicio de la Cañada Real de Cuenca, del Este o Manchega (llamada en sus inicios aragoneses de “Los Chorros”), con la clasificación de las veredas de la Sierra, que necesitan actuaciones urgentes.

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

Quizás el acto más significativo, aparte de otros de gran relevancia cultural que suceden en ese pueblo llamado Guadalaviar, fue el sucedido el 31 de octubre de 2003, día en que se reunieron diez ganaderos y más de siete mil cabezas de ovino merino, para iniciar conjuntamente el recorrido a pie de la cañada conquense con destino al Valle de Alcudia y la provincia de Jaén. Todo un símbolo para los ganaderos trashumantes de la Sierra y también para refrendar el valor vigente de las vías pecuarias.

EL PROYECTO DE LEY DE VÍAS PECUARIAS DE ARAGÓN

Una nota simple, aunque sea sólo por respeto al espacio asignado a esta comunicación, para indicar que se ha publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Aragón (B.O.C.A.) nº 112, de 15 de febrero de este año, el “Proyecto de Ley de Vías Pecuarias de Aragón”. Al desarrollarse todavía la labor legislativa, no voy a analizar dicho Proyecto, que por fin ha llegado al Parlamento aragonés, pero extraña que por razones departamentales se desligue de la nefasta, en nuestra opinión, Ley 15/2002. de 27 de junio, por la que se deja libre de ordenación el aprovechamiento de los pastos en la Comunidad Autónoma de Aragón. Este es, por otra parte, todo su contenido normativo, ya que consta de un único artículo.

Parece necesario un tratamiento conjunto e integrado de la ganadería extensiva, sea local, trasterminante (alera foral) o trashumante, ya que todos los problemas concurren, se conectan y están vinculados. Por ello, como única opinión, me atrevo a alabar el título III del Proyecto de Ley (arts. 39 a 44), que quizás necesite un mayor desarrollo, al establecer unos “principios de cooperación y colaboración”, tanto en lo que se refiere a la Red Nacional de Vías Pecuarias, como con otras Administraciones distintas a la General del Estado, Entidades Locales, Organizaciones Profesionales Agrarias, y otras Entidades Privadas, en este caso para la conservación y mejora de las vías pecuarias mediante contratos de patrocinio y convenios de colaboración, aunque sería necesario precisar las características de las entidades privadas beneficiarias, y especialmente la turbadora referencia a los “particulares” (art. 42).

Bibliografía

ARGUDO PÉRIZ, José Luis; 1995. “El régimen foral histórico aragonés sobre trashumancia ganadera y vías pecuarias”, en IV Congreso Nacional de Derecho Agrario, Madrid, Editora Agrícola Española, 323-333.

ARGUDO PÉRIZ, José Luis; 2001. “Las vías pecuarias de la Comunidad de Albarracín: historia, conservación y usos alternativos”, en Museo de la Trashumancia. Guadalaviar. Sierra de Albarracín (Teruel), Zaragoza, Museo de la Trashumancia-Gobierno de Aragón, 2001, 64-71.

BACAICOA SALAVERRI, I.; ELÍAS PASTOR, J. M. y GRANDE IBARRA, J; 1993. Cuadernos de Trashumancia, 8. Albarracín-Cuenca- Molina, Madrid, ICONA.

CASTÁN ESTEBAN, J. L.; 2000 . “Ligallos y Mestas Turolenses. Un modelo de gestión ganadera”, en Los retos de Teruel, Teruel, Instituto de Estudios Turolenses,. 69-78.

CASTÁN ESTEBAN, J. L.; 2002 . Pastores turolenses. Historia de la trashumancia aragonesa en el Reino de Valencia durante la época foral moderna, Zaragoza, Centro de

VÍAS PECUARIAS Y ASOCIACIONES DE GANADEROS EN ARAGÓN

Estudios sobre la despoblación y Desarrollo de Áreas Rurales.

FARNÓS, A. (coord.); ARGUDO, J. L.; GARGALLO, E.; ARASA, J.; PORRES, A.; VICENTE QUEROL, J.; y VIRGILI, J.; 1995. Gúdar-Maestrazgo. Cuadernos de la Trashumancia nº 14, Madrid, ICONA.

FERNÁNDEZ OTAL, J. A.; 1999. "Las vías pecuarias de Aragón. Memoria histórica y futuro abierto", en Caminos y Comunicaciones en Aragón, Zaragoza, Institución "Fernando el Católico" de la Diputación Provincial de Zaragoza., 225-247.

FERNÁNDEZ TEMPRADO, C.; FARNÓS, A.; OBIOL, E.; RODRÍGUEZ, M.; VIRGILI, J.; y ARASA, J.; 1996. Cuadernos de Trashumancia, 19. Mediterráneo, Madrid, Organismo Autónomo Parques Nacionales.

GALINDO GARCÍA, F.; 1966. "La cabaña ideal en la Sierra de Albarracín", Rev. Teruel, 11 (págs. 5 a 61) y 12 (págs. 119 a 164).

KERKHOFF, R.; 1989-90. "La trashumancia en la Sierra de Albarracín", Rev. Teruel, 80-81(II):. 353-393.

LATORRE CIRIA, J. M.; ARGUDO, J.L.; BERGES, J.M.; CASTÁN., J.L.; CUTANDA, E.; MARTÍNEZ, J.; MÁS, C.; y SAZ, P; 2003. Estudios Históricos sobre la Comunidad de Albarracín, 2 vols. Ed. Comunidad de Albarracín, Zaragoza.

MANGAS NAVAS, José M.; 1992. Cuadernos de Trashumancia, N° O.Vías Pecuarias, Madrid, ICONA.

MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. (coord.); 2001. Museo de la Trashumancia. Guadalaviar. Sierra de Albarracín (Teruel), Zaragoza, Museo de la Trashumancia-Gobierno de Aragón.

MORENO SARDÁ, A.; 1966. "La trashumancia en la Sierra de Albarracín", Rev. Teruel, 36: 49-86.

Ignacio Pérez-Soba Díez del Corral

Ingeniero de Montes.

Servicio Provincial de Zaragoza. Sección de Gestión Forestal.

Departamento de Medio Ambiente del Gobierno de Aragón.

Miguel Ángel Solá Martín

Licenciado en Historia. Profesor-tutor de la UNED. Centro asociado de Terrassa

Resumen.

El pasto de los rastrojos desde la cosecha hasta la siembra es una costumbre constatada en la Edad Media y en la que se halla el origen de las “derrotas de pastos” o “de mieses”, servidumbres comunales que permiten, dentro del término municipal, el desplazamiento y pasto del ganado sin necesidad de respetar las propiedades particulares. La legislación decimonónica trató de cercenar este tipo de prácticas comunitarias desde 1834, hasta llegar a prohibirlas en 1853. Sin embargo, la escueta Ley de Pastos, Hierbas y Rastrojeras de 1938, y sus detallados reglamentos de 1954 y 1969, vinieron a amparar en toda España esta modalidad de pastoreo extensivo, sometiéndola a un régimen de tutela administrativa a través de las Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos, pero dejando al mismo tiempo un amplio margen para recoger numerosas peculiaridades pascícolas locales. La comunicación analiza la vinculación entre los usos locales y el sistema instaurado entre 1938 y 1954 –en el fondo un compromiso entre la privatización absoluta pretendida en el siglo XIX y el tradicional derecho del vecindario al rebasto de las fincas particulares–, y detalla las negativas consecuencias, en Aragón, de la derogación de este sistema en el año 2002.

Palabras clave:

Aprovechamientos comunales, pastos, rastrojera, propiedad privada.

1. DEFINICIÓN, NATURALEZA Y EFECTOS DE LAS DERROTAS DE PASTOS.

Existe una modalidad tradicional de aprovechamiento pascícola colectivo, llamada antiguamente en Castilla derrota de mieses, y más comúnmente, en el resto de España, derrota de pastos, que se desarrolla sobre dos tipos de terrenos, ambos agrícolas: a) los rastrojos; esto es (según el nomenclátor básico de los pastos españoles; FERRER, SAN MIGUEL y OLEA, 2001), residuos de cosecha -parte vegetativa, pero también frutos o semillas, lo que se conoce como “respigueo”- que quedan en el campo y se aprovechan por pastoreo en el tiempo que va desde la recolección hasta el arado o laboreo del suelo para preparar el cultivo siguiente; y b) los barbechos, es decir, las tierras que no van a ser sembradas en el año agrícola en curso, pero son labradas durante meses (siguiendo distintas técnicas y ritmos; DEL CAÑIZO, 1960: 165-169), a fin de facilitar su regeneración para la siguiente siembra y cosecha. A mediados del siglo XX la superficie de esta clase de pastos se calculaba en unos 5 millones de hectáreas y su valor en algo más de 100 millones de pesetas, según datos de BOSQUE y BORRÁS (1959: 165).

La derrota de mieses se realiza, en su estado primigenio, sobre la totalidad de las tierras cultivadas de un pueblo, independientemente de la naturaleza de su propietario, y la

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

aprovechan, por una parte, los ganados de los propietarios de las fincas que las producen, y por otro, los ganados de los vecinos del pueblo. Dicha concurrencia resulta mutuamente beneficiosa, por cuanto el ganado –propio o ajeno al dueño de la finca– fertiliza con sus excrementos la tierra al mismo tiempo que se alimenta en ella. En ciertas comarcas españolas, además, la derrota de mieses viene obligada por el minifundismo imperante en el parcelario, que haría inviable el aprovechamiento de los pastos una vez levantada la cosecha de no verificarse éste colectivamente por todos los rebaños de la localidad (FAIRÉN, 1951: 203). Por otro lado, el desplazamiento del ganado dentro del término municipal gracias a esta práctica comunal permite, a pequeña escala, los mismos efectos beneficiosos desde el punto de vista ecológico que la transterminancia o la trashumancia, pero con una mayor intensidad puesto que el tiempo de estancia del ganado es sensiblemente mayor. Por último, si bien es cierto que la derrota de mieses no se vincula necesariamente a determinados pasos de ganado, y que, de necesitarse, el ganado puede usar las vías pecuarias del término, no es menos cierto que en no pocas ocasiones tal aprovechamiento ha sido la causa de la aparición y mantenimiento de pasos locales de ganado y de infraestructuras ganaderas tradicionales (saleras, balsas, apriscos, etc.).

El aprovechamiento de los rastrojos desde que se levantan las cosechas hasta la época de la siembra es una costumbre pecuaria constatada ya en la Edad Media (Fuero Juzgo castellano-leonés) y en la que, según CUADRADO (1980: 122) se halla el origen de las “derrotas de pastos” o “de mieses”. Es un fenómeno común a otras latitudes mediterráneas, en donde predominan los paisajes caracterizados por campos abiertos (*open-fields*), y se conocen figuras muy similares, como la *vaine pâture* en Francia, o los *usi civici* en Italia (CUADRADO, 1980, pp. 406-410). Se ha supuesto que estos derechos de “pastos de tránsito” sobre tierras privadas son un residuo histórico de la antigua comunidad de las tierras del término, desmembrada con el paso del tiempo por las roturaciones y enajenaciones de terreno, o el resultado de una concesión hecha por un gran propietario a sus colonos. El origen comunal –comenta MANGAS (1984: 90)– de buena parte de la posesión individual de la tierra –mucho de ella en precario– y el predominio de la actividad pecuaria extensiva habían venido justificando desde antaño la permanencia de ciertas prácticas ganaderas de tipo colectivo que, a título de servidumbres vecinales y comarcales (como la denominada “derrota de pastos” y otras costumbres comunitarias), limitaban de hecho y de derecho la capacidad de uso y aun de libre disposición de los propietarios rurales.

La variedad que este género de aprovechamiento comunitario de pastos puede llegar a revestir sobre el terreno es notablemente amplia. En ciertas comarcas españolas se conocen formas peculiares de derrota de mieses que se aproximan a instituciones forales de pastos tales como la alera aragonesa o los pastos de facería navarros, por conocer en el ejercicio de pastoreo la restricción temporal “de sol a sol”. FAIRÉN (1951: 200 y 203-204) documenta ejemplos de esta variante en las provincias de Guipúzcoa (en donde recibe el nombre de *sel*), León (municipio de Riello) y Teruel (comarca de Sarrión). En el Valle de Valdelaguna (Burgos) el aprovechamiento residual de las fincas se organiza conforme a unas normas locales muy particulares, que mantienen abiertos los barbechos todo el año y las rastrojeras a lo largo de las tres semanas siguientes al primer domingo de sep-

tiembre (GIMÉNEZ, 1991: 155-156). En el Pirineo Aragonés, por su parte, FAIRÉN constataba de visu, hacia los años 40 del siglo XX (1951: 40, nota 77), formas peculiares de derrota de mieses, caracterizadas por la formación de un rebaño comunitario conducido por un solo pastor. Aquí, en el fondo de los altos valles, se obligaba además a los ganados trashumantes, en primavera y en otoño, al redileo nocturno sobre las fincas en cultivo de los pueblos de acogida, a la espera de la apertura de las estivas y tras el cierre de las mismas en otoño. De esta manera, el cultivo casi exclusivo de cereal propio de la montaña media, organizado preferentemente en régimen de año y vez, permitía tanto a los rebaños locales como a los trashumantes en paso o en invernada alternar el aprovechamiento pascícola del monte con el de las rastrojeras, a cambio de la refertilización que suponían los excrementos dejados por el ganado (Balcells, 1985: 148).

La calificación jurídica de esta forma de pastoreo se hace difícil, al decir de CUADRADO (1980: 405-413) por la concurrencia de dos tipos de titulares en el aprovechamiento, los vecinos del pueblo y los propios dueños de las fincas. Si sólo pastaran los rebaños de los no propietarios, no habría inconveniente en calificar de “servidumbre de pastos” a la rastrojera; tampoco puede hablarse de comunidad propiamente dicha, pues ésta se da en el disfrute (“comunidad de goce”), pero no en la propiedad. En cualquier caso, dicha comunidad sería de tipo germánico o en mano común, dada la condición vecinal de sus partícipes. De todos modos, el análisis de CUADRADO sólo es trasladable a aquellos casos en que la derrota de mieses se siga practicando en estado puro, esto es, allá donde la legislación antirrastrajo del siglo XIX no haya conseguido desarraigar estas prácticas colectivas y el pastoreo de los espigaderos y barbechos de las fincas particulares se siga desarrollando por los ganados de los vecinos en común y gratuitamente. Líneas abajo veremos cómo a lo largo del siglo XX tal modalidad pura dista ya de ser práctica generalizada en España, ni antes ni después del sometimiento de los aprovechamientos de rastrojera al régimen de ordenación oficial de 1938-1954.

2. LOS ATAQUES DECIMONÓMICOS A LA EXISTENCIA DE LAS DERROTAS DE PASTOS.

Una vez instaurado el régimen constitucional en España, la legislación agraria de él emanada se inspiró en un concepto individualista y omnímodo de la propiedad privada –propio de la ideología liberal-burguesa dominante–, y trató de liquidar o cuando menos cercenar todo tipo de prácticas comunitarias pascícolas (rastrojeras, aleras, agostaderos, etcétera). Así, y olvidando las salvedades que en materia de servidumbres establecía el célebre Decreto de 1813 sobre cierre de fincas –auténtico telón de fondo de la cuestión–, se fue dictando una serie de disposiciones restrictivas de tales usos (en 1834, 1836, 1838 y 1842), hasta llegar a la prohibición expresa de las derrotas de pastos por Real Orden de 15 de noviembre de 1853 (FAIRÉN, 1951: 56, n. 130 y 1951: 99, n. 288). En adelante, el aprovechamiento de las fincas quedaba exclusivamente en manos de sus propietarios o de los colonos que las cultivasen, y sólo con el consentimiento escrito y unánime de éstos podrían los ganados entrar a pastarlas para aprovechar sus rastrojos. La Real Orden de 16 de agosto de 1854 llegó más lejos todavía, al establecer la presunción de que las propiedades se encontraban libres de toda servidumbre de pastos, correspondiendo la carga de la prueba de su existencia a quien la afirmara.

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

De esta política legislativa disintió afortunadamente el Tribunal Supremo entre 1861 y 1871 (FAIRÉN, 1951: 56, n. 131) con una serie de fallos en los que, en línea con las salvedades anunciadas en el Decreto de 1813, se defendió persistentemente la subsistencia en general de las mancomunidades y servidumbres vecinales de pastos en tanto no se demostrara lo contrario en juicio declarativo de propiedad, debiendo limitarse las autoridades administrativas a mantener el último estado posesorio y a reprimir las usurpaciones que resultaran evidentes y de fácil comprobación. En otra serie de fallos judiciales entre 1862 y 1870 (CUADRADO, 1980: 127-128), nuestro más alto tribunal sentó, por otra parte, la doctrina de que sólo podían acotar sus heredades quienes tuvieran el pleno dominio de las mismas, debiendo los acotamientos y cerramientos dejar siempre a salvo las posibles servidumbres existentes.

La promulgación del Código Civil en 1889 vino también a obstaculizar el ejercicio de esta antiquísima modalidad de pastoreo, por cuanto la regulación que hace en materia de servidumbres es asimismo de signo rígidamente individualista y anticonsuetudinario. Pese a que su artículo 388 consagra el derecho a cerrar o cercar las propiedades rústicas sin perjuicio de las servidumbres constituidas sobre las mismas, el 600 no admite el establecimiento de servidumbres de pastos a favor de colectividades de individuos sobre una universalidad de bienes, sino únicamente en beneficio de individuos y predios determinados y por concesión expresa de los propietarios resultante de contrato o de última voluntad. En consecuencia, una vez promulgado el Código se plantea, en palabras de CUADRADO (1980: 129-130), un problema jurídico de enorme trascendencia, consistente en dilucidar si la llamada en la doctrina “servidumbre pecoris pascendi” –el apacentamiento de ganados ajenos al fundo en fincas que han sido cerradas o cercadas- tiene cabida dentro de las servidumbres a que se refiere el artículo 388.

La servidumbre “pecoris pascendi” sólo puede adquirirse, tras la promulgación del Código Civil, en virtud de título, como establece el artículo 539 del mismo cuerpo normativo para la constitución de servidumbres en general. El mecanismo de la prescripción por costumbre inmemorial no puede alegarse; y la carencia de título sólo puede suplirse bien por escritura de reconocimiento del dueño del predio sirviente, bien por sentencia firme según el artículo 540. Esta es la postura adoptada por el Tribunal Supremo en sus sentencias de 8 de junio de 1929 y 5 de noviembre de 1956, entre otras, para quien las servidumbres “pecoris pascendi” originadas antes de 1889 caen bajo el ámbito de aplicación de la legalidad entonces vigente, y ésta no era otra que la establecida por la fundamental Real Orden de 11 de febrero de 1836, preñada de anticonsuetudinarismo, en virtud de la cual quienes alegan derechos de pastos, leñas u otros aprovechamientos forestales sobre propiedades ajenas no pueden invocar prácticas, usos y mal llamadas costumbres (artículo 4) por antiguas que sean, sino aportando el título de su adquisición o constitución, así como probando su legitimidad y la existencia del gravamen.

Pese a todo este cúmulo de obstáculos, muchos pueblos continuaron practicando la derrota de mieses, así como el aportillamiento de las fincas una vez levantada la cosecha (costumbre prohibida en 1842); y en otros lugares en donde cesó el ejercicio del rastrojo, no por ello se abdicó del viejo derecho, que en años políticamente convulsos, como 1873 (proclamación de la Primera República), fue reivindicado violentamente, dándose

brotos repentinos y generalizados de rotura de cercas de propiedades de que llegaron a hacerse eco las Cortes Generales (MORENO DEL RINCÓN, 1993: 309-310 y n. 7). La costumbre de arrendar los Ayuntamientos los pastos de rastrojos y barbechos, incluso contra la voluntad de los dueños de las fincas -práctica también proscrita en 1842-, pervive todavía hoy en localidades de algunas comarcas abulenses, en donde el Ayuntamiento saca a subasta todas las hierbas del término, incluidas las de la propiedad privada de los vecinos (GIL, 1966: 125). En general, fue en el Sur de España -Castilla La Nueva, Extremadura y Andalucía- en donde la derrota de mieses acabó barrida por entero de los campos por efecto de la legislación civilista y antirastrojo, mientras que en otras regiones, como Castilla La Vieja, se constata su amplio arraigo a principios del siglo XX y su mayoritario sometimiento a un régimen de tutela municipal que prelude, en buena medida, el régimen de ordenación oficial que se impondrá en toda España a partir de 1938-1954 (NIETO, 1959, I: 226-252).

3. LA RESURRECCIÓN Y ADMINISTRATIVIZACIÓN DE LA DERROTA DE PASTOS: LA LEY DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS DE 1938.

Aparentemente, la derrota de pastos seguía a inicios del siglo XX el mismo camino que antes de ellas habían recorrido no pocas instituciones de tipo germánico: postergadas o perseguidas por la legislación decimonónica (y singularmente por el Código Civil), persistían alegadamente en la realidad de la sociedad rural, declinando hacia su extinción o su conversión en anécdota pintoresca o caso de tribunal.

Sin embargo, en época tan poco propicia en principio para ocuparse de asuntos tales como en plena Guerra Civil, el Gobierno de Burgos promulgó la Ley de 7 de octubre de 1938 (BOE del 9), de aprovechamiento de Pastos, Hierbas y Rastrojeras (LPHR), que venía, en definitiva, a amparar y reconocer el derecho de derrota de pastos, regulándolo a través de las entonces denominadas Juntas Locales de Fomento Pecuario. La LPHR, todavía en vigor a escala nacional en las Comunidades Autónomas que no han dictado normativa propia, basándose en las perturbaciones que del actual régimen de aprovechamiento de hierbas, pastos y rastrojeras se producen en los términos municipales de explotación agrícola parcelada, concluía la necesidad de una ordenación que, respetando normas consuetudinarias basadas en características comarcales, coordine los intereses agrícolas y ganaderos (la negrita es nuestra). Lo exiguo de la parte dispositiva de la Ley, limitada a cuatro artículos, requirió en seguida aclaraciones y desarrollos normativos, dictándose normas en ese sentido en 1939 (Orden de 30 de enero) y en 1941 (Orden de 30 de julio) y finalmente mediante la publicación de dos reglamentos (RPHR) exhaustivos y sucesivos en 1954 (Decreto de 8 de enero) y en 1969 (Decreto 1.256/1969, de 6 de junio). Este último, actualmente vigente en las mismas condiciones que la Ley, introducía algunas novedades acordes con la mecanización del campo y la modernización de las explotaciones ganaderas.

Ley y reglamentos establecieron un sistema de ordenanzas de pastos, vigentes por tiempo indefinido y de ámbito municipal, de las cuales eran garantes las Juntas Locales de Fomento Pecuario (JLFP, luego Hermandades Sindicales de Labradores y Ganaderos, HSLG, y luego Cámaras Agrarias Locales), las Juntas Provinciales de Fomento Pecuario

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

(JPFP), la Junta Central de Fomento Pecuario (JCFP, luego Comisión Central de Selección y Reproducción Ganadera) y la Dirección General de Ganadería (DGG) del Ministerio de Agricultura. A partir de la publicación de la Ley de 1938 y de las Órdenes de 1939 y de 1941 que la desarrollaban, la organización de los aprovechamientos de pastos y rastrojeras de cada término municipal quedó oficialmente intervenida, facultándose a las JLFP para delimitar o no polígonos de pasto, fijar los precios mínimos por hectárea y controlar la adjudicación de los pastos entre los ganaderos mediante subasta o directamente por el precio de tasación. En definitiva: con la implantación de un régimen de ordenación de pastos entre 1938 y 1941 los propietarios –salvo las excepciones que en seguida se tratarán– perdían la libre disposición del arriendo de los pastos de sus fincas, que pasaba a manos de las JLFP del término municipal en que aquellas radicaran, excepto en la provincia de Álava, en la que por su régimen foral correspondieron a los Ayuntamientos.

Para que una finca quedara exceptuada del régimen comunitario de distribución de los pastos y pudiera seguir disponiendo libremente del aprovechamiento de sus hierbas, debía reunir una serie de características más bien rigurosas, o, a partir del RPHR de 1954, agruparse con otras colindantes para alcanzar la consideración de coto redondo exento. También quedaban excluidos los montes de utilidad pública, regidos, como se sabe, por la normativa forestal.

Está claro que la LPHR de 1938 pretendía recoger la tradición de la derrota de pastos, y adaptarla a un régimen administrativo, conciliador entre los intereses de los propietarios de las fincas y de los ganaderos locales, y que en esencia consistía en una especie de arriendo colectivo entre propietarios y ganaderos, arbitrado oficialmente. Un acceso a los pastos de rastrojera así configurado distaba ya, evidentemente, de poder seguir considerándose una servidumbre vecinal –al desaparecer las notas de gratuidad, simultaneidad y libre acceso inherentes a todo aprovechamiento comunal–, pero por otro lado impedía la privatización absoluta del derecho –pues el propietario carecía de libertad tanto para determinar el precio como el beneficiario del pasto– (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2003: 135-136). No obstante, y más allá de disquisiciones doctrinales, mediante esta Ley pudieron las ganaderías locales seguir desplazándose por todo su término, superando las restricciones de la propiedad privada más o menos legítima, y hallando, frente a la legislación civilista y antirastrojo antes comentada, un resguardo seguro en las leyes administrativas y una administración estatal y otra local garantes, ambas, de su cumplimiento.

4. LA INCORPORACIÓN EN LA NORMATIVA DE PASTOS Y RASTROJERAS DE LAS NORMAS PASCÍCOLAS CONSUECUDINARIAS.

La LPHR de 1938 y los RPHR de 1954 y 1969 no sólo recogieron y administrativizaron la derrota de pastos, sino que, además, tuvieron otros dos importantes efectos.

Obligaron a recoger en las ordenanzas locales los usos tradicionales de pastoreo que se desarrollaran en el término, salvaguardándolos y respetándolos.

Inicialmente, los pueblos se mostraron refractarios al cumplimiento de las disposiciones que inauguraban la nueva ordenación de pastos, lo que se evidencia en el incumplimiento de los plazos en que debían redactar las Ordenanzas exigidas: la Ley de 7 de octubre de 1938 concedía un plazo de 90 días a partir de la fecha de publicación; la Orden

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

de 30 de enero de 1939, que vuelve a reiterar dicha exigencia, daba hasta el 28 de febrero; y el preámbulo de la Orden Ministerial de 30 de julio de 1941 es indicio del fracaso de las disposiciones anteriores (FAIRÉN, 1951: 161, n. 385). Sin duda, el sistema ordenador de los pastos y rastrojeras locales podía parecer excesivamente reglamentista para las fuerzas vivas de los pueblos, sobre todo cuando su nivel de regulación alcanzó su grado máximo con el RPHR de 1954. Teniendo en cuenta que con anterioridad a 1938 la adjudicación de los pastos particulares se resolvía a través de la autoregulación y de la costumbre local, resulta comprensible que las exigencias de la nueva normativa (redacción de exhaustivas Ordenanzas locales de pastos, delimitación de polígonos o requisitos para formar “cotos redondos”) pudieran parecer excesivas.

Probablemente por ello, el sistema instaurado en 1938 ha sido acusado de excesivamente rígido, administrativo y uniformizador. Tal vez lo fuera en el plano institucional, pero no en cuanto a la regulación del pastoreo local propiamente dicha, porque los RPHR se muestran a lo largo de su articulado francamente tolerantes con la subsistencia de regímenes de pasto basados en la costumbre o en peculiaridades locales y comarcales, facilitando la coexistencia de los mismos con el sistema de ordenación implantado, con tal de que estén debidamente recogidos en Ordenanzas. El capítulo II de ambos RPHR está dedicado a las mancomunidades de pastos con otros pueblos, a las que se reconoce total autonomía administrativa; los respectivos artículos 15 (1954) y 30 (1969) posibilitan el rastrojeo en común de los ganados sin sujeción a poligonación; existe la posibilidad de excluir del régimen de ordenación a pueblos y comarcas enteras en razón de la carencia o irrelevancia de sus pastos de aprovechamiento común (artículos 7-8 y 51-52); por último, reservan cupos de pastos temporada para las necesidades de las ganaderías trashumantes en los términos en que tradicionalmente hubieran pacido (artículo 66).

Esa flexibilidad no es en absoluto casual, ni fruto del descuido del legislador, sino voluntad clara de éste, como subraya PRATS (1956: 88): En el Reglamento [de Pastos, Hierbas y Rastrojeras] se acogen y respetan los usos pastorales de viejo arraigo como la trashumancia, las mancomunidades de pastos, los aprovechamientos comunales y en general todas las normas pastorales consuetudinarias, aun cuando sean discrepantes con la Reglamentación General. En efecto: los tan poco recordados artículos 6 y 21 de los RPHR de 1954 y 1969 otorgan una holgura al respecto que es verdaderamente excepcional en una norma de derecho positivo administrativo, y merecen una transcripción íntegra en su versión de 1969: Cuando existan normas consuetudinarias y costumbres tradicionales basadas en características comarcales respecto al aprovechamiento de pastos en algún término municipal que impliquen importantes particularidades con relación a las normas de este Reglamento, se podrán recoger en las Ordenanzas, instruyéndose el oportuno expediente, que será informado por la Junta Provincial de Fomento Pecuario en el plazo de un mes y remitido seguidamente a la Junta Central de Fomento Pecuario para su resolución

Por tanto, los RPHR tenían una clara vocación conservacionista de las instituciones pecuarias consuetudinarias y de la trashumancia. Y sus exigencias “uniformizadoras” a las Juntas o Hermandades en el sentido de que, desde el mismo 1938, recogieran en las ordenanzas locales las normas consuetudinarias en que se basara el aprovechamiento de

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

pastos y rastrojeras en su término municipal, para su adaptación al nuevo régimen legal y su posterior aprobación por la Junta Provincial, no tenían por fin atacar esas normas, sino precisamente documentarlas junto con los títulos en que se fundaban, previsión que se nos antoja oportunísima en los años anteriores a la gran despoblación del campo español, evitándose de este modo la pérdida de la memoria histórica en la que se basaba la autoregulación pascícola local. Como hemos señalado en otro trabajo (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2004: 202-204), es curioso que las Ordenanzas locales recopiladas por las Juntas Provinciales no hayan sido usadas, que sepamos, como fuentes de datos para el estudio de modalidades consuetudinarias de pastoreo.

b) Introdujeron en toda España unas normas de fomento de la ganadería y de coexistencia entre ganaderos y agricultores.

Y, además, el propio articulado de los RPHR estableció un régimen general de compatibilización de los aprovechamientos agrícolas y ganaderos y unas normas de fomento de la ganadería y de cooperación entre ganaderos que han dado excelentes resultados en no pocos términos municipales, recogiendo además, casi siempre, de entre las más comunes y respetadas de las costumbres locales. La compatibilización del pastoreo de rastrojos y barbechos con el cultivo agrícola, que tuvo su primera formulación en la Orden de 30 de enero de 1939 (artículos 12 a 14), se regula hoy en los artículos 22 a 28 del RPHR de 1969, en los que se establecen una serie de medidas a favor del ganadero (prohibición para el agricultor de labrar los rastrojos hasta pasados quince días desde el levantamiento de las cosechas, prohibición de quema de rastrojos hasta la fecha marcada en las ordenanzas locales, obligación de retirar las cosechas en un plazo prudencial, cesión del respiguelo, del estiércol y del redileo al ganadero, etcétera), que vienen a compensarse por otras a favor del agricultor: el ganado no puede acceder a los rastrojos hasta que no se haya levantado la cosecha, ni entrar en los barbechos preparados para su siembra inmediata, ni durante tres días en barbechos mojados tras lluvia intensa (restricción conocida en Aragón como “respetar las sobreaguas”; GIMENO, 1958: 42, n. 11), entre otras.

Además, aclaró con toda rotundidad dudas tan comunes como la definición de “finca permanentemente cerrada” (art. 58.2 RPHR de 1969), que había sido objeto de tantos abusos por parte de los dueños de la tierra; o reguló (arts. 36 a 43 RPHR de 1969) instituciones de tanta solera como la del rebaño comunitario vecinal, que recibe diversas denominaciones (vecera, vicera, dula, adula, piara concejil) y que en el siglo XIX, según TOUBES HERRERO (citado por CUADRADO, 1980: 459, n. 653) ya se encontraba extendida por todo el territorio nacional, por obedecer a unas necesidades económicas comunes a todas las comarcas.

Estas normas, por su claridad, su equidad y su concisión, que podemos atribuir a su origen secular, fueron aceptadas de muy buen grado en la mayoría de pueblos, y se han incorporado a la memoria oral de la población como si fueran consuetudinarias.

5. LA ORDENACIÓN DE PASTOS Y RASTROJERAS, EN LA NORMATIVA AUTONÓMICA.

Llama la atención que el Estado no llegara, antes del traspaso de competencias a las Comunidades Autónomas, a sustituir la Ley de 1938 por otra menos escueta, que recogiera con rango superior muchas de las muy acertadas disposiciones reglamentarias.

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

Sabemos (por una cita de MONTOYA, 1983: 160), que el célebre Ingeniero de Montes don Miguel NAVARRO GARNICA redactó en 1979 una propuesta de nueva normativa de pastos, hierbas y rastrojeras que sustituyese a la Ley de 1938, pero ni hemos encontrado ese texto, ni desde luego, éste logró su aprobación, lo cual se comprende por lo tardío de la fecha, ya con las primeras transferencias competenciales a la vista.

La aplicación de la LPHR y del RPHR pasó, a partir de 1979, a las Comunidades Autónomas, como competencia exclusiva de éstas, que, como muy acertadamente señala ARGUDO (1999: 139-140) no debe atenerse a ninguna legislación básica estatal, al no mencionarse esta materia entre las reservadas al Estado en la lista del art. 149.1.23 CE. No han sido muchas las Comunidades que han procedido a actualizar o revitalizar el sistema de pastos y rastrojeras. Que sepamos, sólo han legislado sobre esta materia las regiones de Extremadura (1992), Castilla y León (1999), Madrid (1999), Castilla-La Mancha (2000), y Aragón (2002).

Las cuatro primeras procedieron, con mayor o menor acierto, básicamente a adaptar la Ley de 1938 al actual sistema competencial y administrativo, desplazando en general a las Cámaras Agrarias Locales como organismos interventores, y sustituyéndolas, bien por los Ayuntamientos, bien por Juntas o Comisiones Locales de Pastos (Comarcales, en el caso de Extremadura), simplificando el esquema un tanto recargado del RPHR. Pero Aragón optó por una solución drástica y, a nuestro juicio, manifiestamente desacertada, que hemos analizado extensamente en dos trabajos anteriores (PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2003a: 282-287; PÉREZ-SOBA y SOLÁ, 2003b), a los que nos remitimos para mayor información. La “solución” aprobada por las Cortes de Aragón (Ley 15/2002, de 27 de junio) consistió, sencillamente, en la supresión total del sistema de ordenación de pastos y rastrojeras, eliminando de un plumazo tanto los residuos del derecho medieval de derrota de mieses, como las normas de policía de pastos antes comentadas, como cualquier mecanismo de concertación de intereses entre agricultores y ganaderos, más allá de la “libertad de pactos” entre agricultor (al que se le reconoce propiedad omnímoda sobre los residuos de su cosecha, obviando por completo al dueño del terreno) y ganadero. Lo que resulta asombroso es que tal decisión se tomara menos de tres años después de que, en la legislatura anterior, las mismas Cortes discutieran un proyecto de Ley diametralmente opuesto al que finalmente aprobaron en 2002.

La extensa exposición de motivos de la Ley 15/2002 basa su decisión en algo tan coyuntural (si lo comparamos con la antiquísima tradición del aprovechamiento de rastrojos) como la mejor adecuación a las ayudas de la Política Agraria Común. Nuestra impresión, por contraste con lo legislado en otras Comunidades Autónomas, es la de que los desajustes observables entre el sistema de ordenación de pastos y rastrojeras y la aplicación de las ayudas comunitarias, que se invocan como un problema insoluble, han servido de pretexto en Aragón para optar por el camino fácil –y socialmente menos expuesto–, que era el de hacer tabla rasa de la situación precedente antes que tratar de arbitrar un sistema que conciliase el régimen de ordenación con el pago de las ayudas europeas al agricultor. La derogación, además, se realiza mediante una Ley aún más escueta que la de 1938, puesto que consta de un solo artículo, que es además incoherente con la parte positiva de la norma, pues aunque el artículo único afirma que deja libre de ordenación

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

de pastos todo el territorio aragonés, el propio preámbulo en su párrafo 6º precisa que se procede, única y exclusivamente, a declarar libre de ordenación de pastos las tierras de cultivo de la Comunidad Autónoma de Aragón (el subrayado es nuestro). Por tanto, siguen bajo sus propias normativas sectoriales (Ley de Montes y Reglamento de Montes) los montes puestos bajo gestión de la Administración Forestal (incluyendo, por cierto, sus cultivos), así como vigentes las normas consuetudinarias de aprovechamiento de pastos amparadas por el Derecho Foral (artículo 146 de la Compilación Civil aragonesa).

Además, la liberalización de los pastos de rastrojera de los municipios tiene gravísimas implicaciones que la Ley aragonesa prefiere olvidar por completo:

Implica que los ganados de los vecinos dejan de tener preferencia en la adjudicación de las hierbas particulares, como sucedía bajo el régimen de ordenación de pastos.

Plantea un problema de acefalia administrativa, al suprimir cualquier mecanismo de negociación entre agricultor y ganadero, competencia que en territorio aragonés ya no correspondía a las Cámaras Agrarias Locales (disueltas en 1996), sino a los Ayuntamientos. Da qué pensar cómo se las arreglarán a partir de ahora en algunas localidades las partes contratantes, una vez desaparecida la intermediación administrativa a que estaban acostumbradas y convertida la asignación de los pastos de las fincas en puro negocio jurídico privado (entre gran cantidad de titulares individuales de derechos), sometido directamente a las reglas de los arrendamientos rústicos.

Impide al ganado local el aprovechamiento en la práctica del parcelario privado, que puede convertirse en un anárquico damero, impracticable para un tipo de pastoreo cuyo carácter extensivo resulta inconciliable con el panorama de atomización de las situaciones pecuarias que esta Ley propicia dentro de un mismo término municipal.

Implica, en rigor, que las normas de policía de pastos antes expuestas (reserva de pastos a los ganados trashumantes, respeto de sobreaguas, etc.), dejan de tener en esa región respaldo jurídico alguno.

Deseamos acabar esta comunicación, por tanto, alertando de las muy negativas consecuencias que para el ejercicio del pastoreo extensivo, de la transterminancia y de la trashumancia tienen decisiones tan poco meditadas como la Ley aragonesa de 27 de junio de 2002, que convendría que se corrigiera por las mismas Cortes que la dictaron, y cuyo ejemplo esperamos no se siga en otras regiones.

Bibliografía.

ARGUDO PÉRIZ, J.L.; 1999. Los derechos de pastos aragoneses de origen foral (Competencias de la Comunidad Autónoma de Aragón, legislación y últimas resoluciones judiciales). *Revista de Derecho Civil Aragonés*, V (2): 137-168.

BALCELLS ROCAMORA, E.; 1985. Reflexiones sobre el interés ecológico de los contratos faceros en la adecuada utilización de los territorios montañosos. *Pirineos*, XXXV, nº 125: 143-150.

BOSQUE, J. y BORRÁS, E.; 1959. *Geografía Agrícola de España*. Editorial Teide. Barcelona. 284 pp.

CAÑIZO, J. del; 1960. *Geografía agrícola de España*. Clima. Suelo. Vegetación. Cultivos. Ganadería. Técnica agrícola. Aspectos económicos y sociales. Consumo y

LA REGLAMENTACIÓN DE PASTOS, HIERBAS Y RASTROJERAS, COMO RELICTO DE LA DERROTA DE PASTOS

comercio. Gráficas Uguina. Madrid. 319 pp.

CUADRADO IGLESIAS, M.; 1980. Aprovechamientos en común de pastos y leñas. Servicio de Publicaciones Agrarias del Ministerio de Agricultura. Madrid. 539 pp.

FAIRÉN GUILLÉN, V.; 1951. La Alera Foral. Institución "Fernando el Católico". Zaragoza. 246 pp.

FERRER, C., SAN MIGUEL, A. y OLEA, L.; 2001. Nomenclátor básico de pastos en España. Pastos, XXIX(2): 7-44.

GIL CRESPO, A.; 1966. Estructura agraria de la zona granítica de Ávila. En: Coloquio sobre Geografía Agraria. Organizado en Salamanca (25-27 de octubre de 1965) por la Asociación Española para el Progreso de las Ciencias: 121-129. Universidad de Salamanca. Salamanca.

GIMÉNEZ ROMERO, C.; 1991. Valdelaguna y Coatepec: Permanencia y funcionalidad del régimen comunal agrario en España y México. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Madrid. 559 pp.

GIMENO ARCOS, M^a.C.; 1958. La Muela. Estudio Geográfico. Departamento de Geografía Aplicada del Instituto "Juan Sebastián Elcano". Zaragoza. 159 pp.

MANGAS NAVAS, J.M.; 1984. La propiedad de la tierra en España: los Patrimonios Públicos. Herencia contemporánea de un reformismo inconcluso. Instituto de Estudios Agrarios, Pesqueros y Alimentarios. Madrid. 353 pp.

MONTOYA OLIVER, J.M.; 1983. Pastoralismo mediterráneo. Servicio de Publicaciones Agrarias. Monografías del ICONA, nº 25. Madrid. 162 pp.

MORENO DEL RINCÓN, E.; 1993. La desamortización de Madoz en la provincia de Zaragoza (1855-1875). Universidad Autónoma de Barcelona. Tesis doctoral inédita. Edición en microficha.

NIETO GARCÍA, A.; 1959. Ordenación de Pastos, Hierbas y Rastrojeras. Junta Provincial de Fomento Pecuario, Valladolid, 2 tomos.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2003a. Regulación legal de los aprovechamientos de pastos y leñas en los montes públicos aragoneses. Una aproximación a partir del caso de Malanquilla (Zaragoza). Consejo de Protección de la Naturaleza de Aragón, Serie Investigación, nº 40. Zaragoza. 344 pp.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2003b. La adjudicación de pastos y rastrojeras en los términos municipales aragoneses: de la ordenación (1938) a la desregulación (2002). Revista Aragonesa de Administración Pública (22): 355-383.

PÉREZ-SOBA DIEZ DEL CORRAL, I. y SOLÁ MARTÍN, M.Á.; 2004. La alera foral de pastos en Aragón. El Justicia de Aragón. Colección "El Justicia de Aragón", nº 23. Zaragoza. 522 pp.

PRATS LLAURADÓ, J.; 1956. El pastoreo en los montes. Contribución al estudio pastoral del Levante español. Patrimonio Forestal del Estado. Madrid. 114 pp.

ROTAS DA TRANSMÂNCIA ESPANHA - PORTUGAL

Autores: Miguel Rainha - Santiago Bayón Vera

Ponente: Santiago Bayón Vera

La trashumancia ha asumido particular expresión en la Península Ibérica, dado que el conjunto de sus características climáticas, de su elevada altitud media y de los fuertes contrastes entre sus regiones, favorece más el pastoreo estante que el estabulado.

Una caracterización histórica del fenómeno de la trashumancia nos permite anotar la existencia primordial de caminos con esta finalidad desde la época prerromana, habiendo sido objeto de protección legislativa en los tiempos del Imperio Romano.

Esta práctica ha tenido su mayor importancia en la Edad Media, a lo que se debe el aumento significativo del número de cabezas de ganado, particularmente en lo siglo XII y XIII, aunque su esplendor ha sido en el siglo XVIII, con un registro de elevado nivel de venta de la lana en los mercados internacionales.

A partir de los finales del siglo XIX esta práctica ha entrado en un decline generalizado, aunque con menor intensidad en algunas regiones.

Como probabilidad de las causas de este decline, y analizando los casos particulares de Portugal y España, podemos señalar algunos factores, como son; la disminución de los efectivos pecuarios relacionados con los movimientos trashumantes, el envejecimiento de la población activa, el abandono de la actividad pastoril en cuanto método de subsistencia, la disminución del número de cabezas de ganado, la implantación de nuevas técnicas relacionadas con la producción animal, y la nueva orientación de la Política Agraria Común (P.A.C.), entre otras.

La casi desaparición de esta práctica ha dejado, todavía, todo un legado de infraestructuras y equipamientos (las vías pecuarias, los abrigos de los pastores, las que queserías y otras), un conjunto de valiosísimo patrimonio histórico-cultural que perpetua en los territorio; vivencias remotas y memorias de identidad común entre gentes de varias regiones, con clara incidencia en la tranfronteiriza Raya Luso - Española.

Todavía las evidentes diferencias en el grado de importancia atribuido a esta práctica en Portugal y en España, traducida en las mayores dimensiones y extensiones de las vías pecuarias españolas, se registra la efectiva existencia de trazos de unión y comunicación que podrán establecer significativos paralelismos con la política actual de unificación y de supresión de las fronteras del territorio europeo.

Como filosofía transversal entendemos que es necesario unir el desarrollo con la preservación de medio ambiente y del patrimonio histórico y cultural. Las zonas de frontera de la Raya Central Ibérica, presentan hoy un bastísimo patrimonio que preservar, una los contornos de vivencia de otras épocas, donde determinados lugares nos indican que el tiempo se ha parado.

Venancio Barrena González
Gregorio Salcedo Madero
Josefa Pulgarín Hernández
Alberto Maqueda Anguita
Junta de Extremadura.
Secciones de Vías Pecuarias.

Resumen:

La presente comunicación expone los resultados de los deslindes, amojonamientos y estudios del grado de intrusión de las vías pecuarias realizados por la Comunidad Autónoma de Extremadura. En consecuencia y con objeto de recuperar el dominio público, se establecen una serie de tipologías o intrusiones tipo, para a continuación establecer un procedimiento de regulación y autorización de aquéllas que no impidan los usos de las vías pecuarias.

1. ANTECEDENTES

El Decreto 143/1996 de 1 de octubre, fue la primera legislación autonómica en materia de vías pecuarias. Se derogó por el vigente Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura, que desarrolla la normativa básica determinada por la Ley 3/1995, de 23 de Marzo (B.O.E. 24-3-95) de Vías Pecuarias.

En cumplimiento de esta normativa, la Consejería de Desarrollo Rural está llevando a cabo los procedimientos de deslinde y amojonamiento, en orden a la recuperación de este importante dominio público.

Actualmente, se encuentra clasificada la totalidad de la Red Extremeña, que sobrepasa los 7.200 Km de longitud, encontrándose deslindada en torno a 3.700 Km, correspondiendo 700 Km a deslindes históricos, que incluyen los efectuados por las concentraciones parcelarias en distintas comarcas de la Comunidad.

La longitud amojonada se sitúa en 314 Km entre los realizados y en ejecución.

Entre los proyectos afines con la recuperación y puesta en valor de las vías pecuarias, se han realizado los trabajos conducentes a la determinación del grado de intrusión y ocupación de la Red de las vías pecuarias deslindadas de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

Incluyen los deslindes históricos realizados durante los años 1940-50, y las vías pecuarias afectadas por los procesos de Concentración Parcelaria y Colonización, y de conformidad con el informe, resumen y conclusiones de dichos trabajos se deduce lo siguiente:

- Sobre una superficie total deslindada de 2.217 Has, hay una superficie de 1.536 Has intrusadas y 5,7 Has ocupadas con autorización.
- Del total de superficie intrusada, el 92% son por cultivos de secano.
- El 1,5 % de la superficie total son intrusiones mediante cerramientos con muros, en su mayor parte de piedra.
- El 6,35 % del total de la superficie intrusada son cerramientos con alambradas.
- Y el 0,15 % de la superficie intrusada lo es por edificación."Figura 1".

De los datos anteriores resulta, que la superficie intrusada supone un 70% sobre la total deslindada. Este porcentaje no se corresponde con la realidad de la generalidad de las vías pecuarias extremeñas. Ya que el ámbito territorial del estudio anterior, son zonas de concentración parcelaria, con gran valor agrícola, o vías pecuarias cercanas a los núcleos de población con interés urbanístico, susceptibles de usurpación o urbanización.

En cuanto al tipo de intrusión, destacan los cultivos. Evidenciando lo anteriormente expuesto, en lo relativo al valor agronómico de los terrenos intrusados.

Los cerramientos son prácticamente insignificantes, ya que las zonas agrícolas no suelen cercarse.

Por último, en cuanto a la proporción de intrusiones por provincias, Badajoz resulta con una superficie considerablemente mayor que Cáceres, por las siguientes razones:

- El alto valor del suelo agrícola de Badajoz: regadíos del Plan Badajoz y secanos de la comarca de Tierra de Barros.
- El escaso tránsito ganadero unido a las infraestructuras de riego, impidieron la continuidad de algunas vías pecuarias de la Red Nacional.
- El cambio en el modelo de ganadería trashumante a estante. Sin embargo, en la provincia de Cáceres sigue habiendo un movimiento de ganados entre ésta provincia y Ávila.
- El enfoque tradicionalmente ganadero de Cáceres frente al agrícola de Badajoz.

Se puede concluir que las vías pecuarias contempladas en el estudio, aunque intrusadas en diferente medida, mantienen la continuidad de los trazados, aunque en función de los diferentes usos que puedan tener, se debería actuar realizando pequeñas obras como badenes, limpieza de matorral, acondicionamientos de carriles-bici, e incluso procediendo a recuperar tramos, que no permiten los usos contemplados en la Ley de Vías Pecuarias.

Por otra parte, en los años de trabajos de deslinde y amojonamiento de las vías pecuarias, se han encontrado múltiples intrusiones de muy variada naturaleza y condición, que van de simples ocupaciones con siembras anuales, a edificaciones privadas y públicas consolidadas desde hace muchos años e incluso inscritas, en ocasiones, en los Registros de la Propiedad.

Por lo tanto, apremia ordenar el tratamiento que debe darse a estas intrusiones en terrenos de vías pecuarias deslindadas.

La solución que se propone en esta comunicación, en algunos casos contradictoria a la actual normativa estatal, radica primeramente en tipificar los casos de intrusión. Estableciendo posteriormente, unos criterios de actuación o procedimientos de ordenación y regularización, que den respuestas apropiadas y practicas a los diferentes casos. Sin caer en radicalismos normativos para dichas situaciones, ni en el otro extremo, siendo condescendientes con los estados de apropiación indebida del dominio público. Con el objetivo claro y a largo plazo (no olvidemos que las vías pecuarias han estado largos años olvidadas por todos) de una puesta en valor de las vías pecuarias.

2. TIPIFICACION DE LAS INTRUSIONES

Las ocupaciones no autorizadas e intrusiones en la Red Autonómica de vías pecuarias, se clasifican según su tipología en:

2.1. Cerramientos:

- De piedra o mampostería.
- De fábrica.
- Metálicos.
- Alambradas transversales.

2.2. Cultivos:

- Anuales.
- Permanentes.

2.3. Construcciones e instalaciones de carácter permanente: Edificaciones. Obras de infraestructuras. Embalses.

2.4. Líneas eléctricas, tuberías, etc...

- Aéreas.
- Subterráneas.

2.5. Porteras y pasos canadienses.

3. PROCEDIMIENTO DE ORDENACION Y REGULARIZACION

Dentro de los procedimientos de ordenación y regularización, distinguimos los realizados por la Consejería de Desarrollo Rural y por otra parte, otros organismos. Mediante estos procedimientos en conjunto, lograremos limitar que surjan nuevas intrusiones.

Dentro de otros organismos implicados en la ordenación y conservación de las vías pecuarias, se pueden considerar: la Gerencia Catastral, los Notarios y Registradores, el SIGPAC que determina el pago de las ayudas de la PAC, instituciones implicadas en la ordenación del territorio (Ayuntamientos con la tramitación de licencias de obra, Comisión de Urbanismo), Ministerio de Fomento y Consejería de Infraestructura y Desarrollo Tecnológico, encargadas de la realización de obras de infraestructura.

Se ha puesto a disposición de la Gerencia de Catastro los archivos cartográficos en formato digital de los deslindes de vías pecuarias. Con el fin de que los considere en su base de datos y proceda reglamentariamente. De esta manera, las líneas base de las vías pecuarias están reflejadas en las certificaciones para la compra-venta de terrenos o para cualquier propietario colindante a vías pecuarias que precise de esta información.

En el caso de los Notarios y Registradores y en base a lo dispuesto en el artículo 8.4 de la Ley 3/95, de Vías Pecuarias, en el que textualmente dice: "La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde. Dicha resolución será título suficiente para que la Comunidad Autónoma proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente". Por tanto, se considera oportuno la necesidad de reglamentar lo dispuesto en el artículo mencionado.

A continuación abordamos el proceso a seguir por la Consejería de Desarrollo Rural, responsable de la gestión y administración de las vías pecuarias extremeñas, en la ordenación y regularización, según la tipología descrita en el apartado anterior.

Previamente, cualquiera de las tipologías descritas, susceptibles de regularización, deberán asegurar los usos tradicionales, compatibles y complementarios contemplados en la legislación de vías pecuarias, Ley 3/95, de 23 de marzo, y Decreto 49/2000, de 8 de marzo, por el que se establece el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Extremadura (artículos 42 y 43) entre los que se encuentran el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada, y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados, etc...

Para ordenar y regularizar las intrusiones, es obligado tramitar el oportuno expediente administrativo en base a la Orden de 19 de junio de 2000, por la que se regulan las ocupaciones y autorizaciones de usos temporales en las vías pecuarias. En el caso de que el titular no esté dispuesto a regularizar la intrusión, deberá dejar libres los terrenos ocupados, ó bien, se iniciará el oportuno expediente de recuperación de oficio de los terrenos deslindados, en base a lo dispuesto en el artículo 20 del citado Reglamento.

A todos los titulares que se encuentren en cualquiera de las casuísticas que se relacionan a continuación, se les comunicará por escrito los trámites a seguir a fin de regularizar su situación particular.

En función de la tipología de las se describe la metodología ó procedimiento a seguir:

3.1. Cerramientos:

a) De piedra o mampostería: históricos y/ó de interés paisajístico integrados en el medio natural. Se respetarán en los casos en que los diferentes usos contemplados en la legislación queden asegurados. Autorizando la instalación de una cancilla o portera practicable al inicio y final del trazado afectado. A su vez solicitará la ocupación de los terrenos intrusados por los cerramientos. “Foto 1”

b) De fábrica: se dará un plazo razonable para retirarlos máximo de 5 años. “Foto 2”

c) Metálicos: en función del estado de conservación e informe técnico, se podría autorizar-regularizar dicha ocupación hasta un máximo de 5 años no renovables. “Foto 3”.

En los tres casos anteriores, en el momento que se realicen obras de restauración ó conservación de alambradas ó muros que afecten a la intrusión de la vía pecuaria, se efectuará el nuevo cerramiento retranqueándose al límite deslindado.

d) Alambradas transversales: Las alambradas que se encuentren transversales a las vías pecuarias deslindadas, tienen que ser retiradas a partir de que el deslinde sea firme. Previo escrito del órgano competente para que la retirada se produzca en un plazo máximo de 3 meses.

3.2. Cultivos:

a) Anuales: Solicitud de autorización renovables anualmente, en base a la Orden de ocupaciones y autorizaciones, antes mencionada. “Foto 4”.

b) Permanentes: Autorización por un máximo de 10 años, renovables hasta el final de la vida productiva del cultivo. Con informe técnico sobre el estado del mismo.

3.3. Construcciones e instalaciones de carácter permanente: Edificaciones. Obras de infraestructuras. Embalses:

Se contemplan dos soluciones:

- a) Autorización en función de la vida útil: Consistente en una autorización por 10 años prorrogables hasta el final del periodo de amortización de la construcción (25 años).
- b) Modificación del trazado y/o permuta de terrenos. En base a lo dispuesto en el artículo 26 y ss. del Reglamento de Vías Pecuarias.

3.4. Líneas eléctricas (aéreas y subterráneas), conducciones de agua o saneamiento:

La entidad o propietario de las instalaciones deberá solicitar autorización de ocupación.

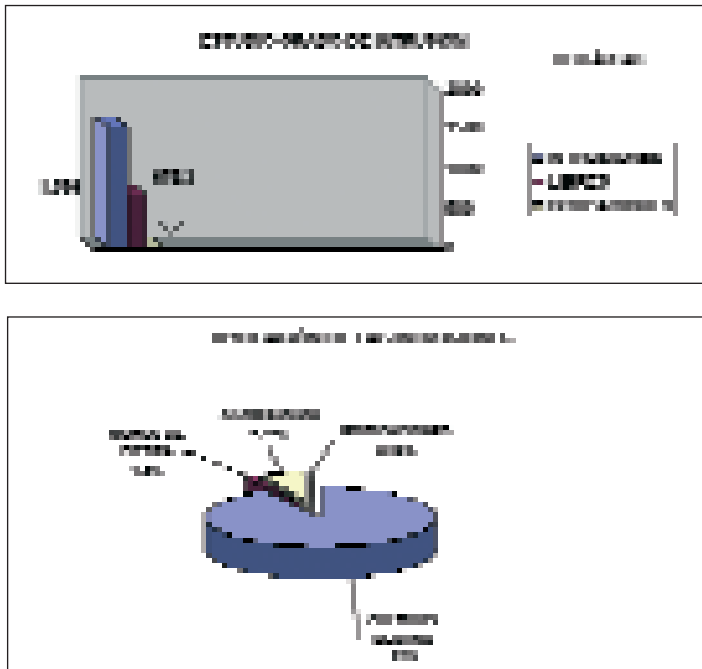
3.5. Porteras y cancillas:

Si la vía pecuaria (cañada o cordel) cruza la finca, se podrá autorizar la instalación de una cancilla, con una anchura mínima de 6 metros en una ó dos hojas.

Si la vía pecuaria tiene una anchura inferior a 10 metros la anchura será de 4 metros.

En el caso en que discurra un camino por la vía pecuaria, adosada a la cancilla deberá construirse un paso canadiense. Estas instalaciones únicamente se podrán instalar a la entrada y salida de la finca. Y en aquellos casos en los que sea estrictamente necesario para evitar la salida del ganado a vías automovilísticas, ferrocarril, etc. Requiriéndose un informe técnico sobre la conveniencia de la realización de las porteras en otros casos diferentes. “Foto 5”.

FIGURA 1



ORDENACIÓN Y REGULARIZACIÓN DE LAS INTRUSIONES EN VÍAS PECUARIAS DESLINDADAS EN EXTREMADURA

“Foto 1”:

Cañada Real de Gata en Zarza de la Mayor (Cáceres), con huertos ancestrales que son enclaves dentro la cañada. Cualquier actuación que suponga la retirada de los cerramientos, es peor la solución que la propia intrusión.



ORDENACIÓN Y REGULARIZACIÓN DE LAS INTRUSIONES EN VÍAS PECUARIAS DESLINDADAS EN EXTREMADURA

“Foto 2”: Cerramiento de bloques de hormigón en la Cañada Real de Gata en Membrío (Cáceres). Se estudiará cada caso particular, analizando la durabilidad del mismo para su posterior retranqueo.



“Foto 3”: Los cerramientos metálicos intrusados se estudiará caso por caso, para determinar la duración del mismo, dándole una vida útil máxima de 5 años.

ORDENACIÓN Y REGULARIZACIÓN DE LAS INTRUSIONES EN VÍAS PECUARIAS DESLINDADAS EN EXTREMADURA



“Foto 4”: Ejemplo de cultivo anual. Plantación de tabaco en el Cordel del Tiétar en Villanueva de la Vera (Cáceres). Requerirán la oportuna autorización temporal y el pago de la tasa anual.



“Foto 5”: Portera practicable en la Cordel de Alcántara en Salorino (Cáceres). La anchura será proporcional al ancho de la vía pecuaria. Si la vía pecuaria soporta un camino, deberá tener un paso canadiense adosado a la portera.

GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS MADRILEÑAS Y SU ORDENACIÓN TERRITORIAL

Ana María Rico Hernández y M^a Belén Jiménez del Olmo

Sección de Vías Pecuarias. Dirección General de Agricultura. Comunidad de Madrid.

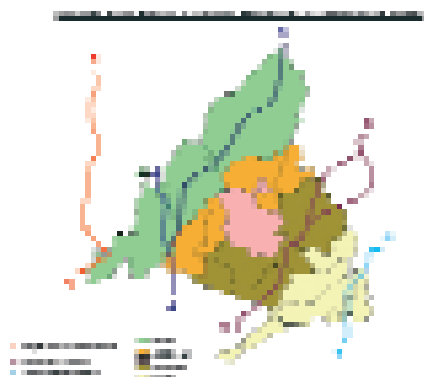
RESUMEN

La Comunidad de Madrid cuenta con red de vías pecuarias de 4.200 kilómetros, cuya configuración, apoyada en sus la cuatro Cañadas Reales, queda determinada por las unidades geomorfológicas de la provincia. Su condición de patrimonio histórico, su alta densidad territorial así como la intensa y heterogénea demanda que la sociedad madrileña exige a sus vías pecuarias, han originado su inclusión en la ordenación del territorio, y de modo particular en la ordenación urbanística como unidades urbanísticas específicas. La compleja realidad de la red y la diversidad de usos que sobre ella convergen, han llevado a la Comunidad de Madrid a su jerarquización en tres niveles de ordenación, de acuerdo a criterios de funcionalidad y capacidad de conservación. Una vez conocida la realidad y potencialidad de la red, así las demandas que concurren sobre ella se han establecido un conjunto de medidas positivas que se agrupan en programas de actuaciones.

La configuración de la red de vías pecuarias madrileñas viene determinada por sus cuatro Cañadas Reales, que cruzan la provincia de noreste a suroeste en paralelo a su límite geográfico constituido por el macizo montañoso del Sistema Central. Estas cañadas vertebran un denso entramado de cordeles, veredas y coladas totalizando una longitud 4.200 kilómetros.

De la mano de esta malla pecuaria, que ocupa un 1,6 % de la superficie del territorio madrileño, descubrimos su paisaje, sus comunidades biogeográficas, la realidad social y económica de la Comunidad de Madrid.

La organización geográfica de la Red viene condicionada en gran medida por el relieve del territorio madrileño. Cada unidad topografía madrileña, La Sierra, La Cuenca, y El Pidemonte., modelan las vías pecuarias que transcurren por ellas en términos de complejidad de itinerarios y anchura. Las vías pecuarias constituyen un hecho territorial y cultural que ha quedado grabado en nuestro paisaje que nos conduce a su conocimiento e interpretación.



LAS VÍAS PECUARIAS Y LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Las vías pecuarias son unidades geográficas lineales cuya función principal radica en ser vías de comunicación rurales que formaron parte, en un largo periodo de nuestra historia, de la base territorial de la economía nacional, confiriéndolas un carácter diferenciador que las ha hecho acreedoras de la condición de patrimonio histórico. Todo ello hace que las vías pecuarias entren por derecho propio como elemento estructurante en la ordenación del territorio por su condición recursos natural y cultural, uno de los objetivos de la ordenación territorial.

En la Comunidad de Madrid las vías pecuarias son consideradas como entidad urbanística concreta, que de acuerdo a la Ley 8/98, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de la Madrid se clasifica como suelo no urbanizable especialmente protegido. Se incorpora a la ordenación del territorio mediante la planificación urbanística, con sus instrumentos de planificación general como son Planes Generales y Planes de Sectorización, y los instrumentos de planificación de detalle como los Planes Parciales y Planes de Urbanización, regulado por Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

En los proyectos y actuaciones específicas las vías pecuarias se consideran por el marco normativo defino la Ley 2/2000, de Evaluación de Impacto Ambiental de la Comunidad de Madrid, al ser necesaria su incorporación en los “Estudios de Incidencia Ambiental” y “Estudios de Evaluación Ambiental”.

La red de vías pecuarias madrileña esta afectada por una gran diversidad de usos y demandas, que se caracteriza por la alta heterogeneidad, fuerte densidad y gran dinamismo propio de una región como la madrileña de una intensa actividad económica. Por otro lado la propia red debido a su gran magnitud se encuentra presente en el desarrollo de cualquier actividad de la región. Todo ello origina que sobre el dominio público pecuario exista una gran diversidad de intereses económicos y demandas sociales que llevan en ocasiones a ser difícil su coexistencia.

Con el fin de dar respuesta ha los conflictos causados por la realidad descrita la Comunidad de Madrid trabaja en dos líneas para optimizar una gestión realista, eficaz y eficiente de este patrimonio histórico. Una mediante la definición de una red jerarquizada que se ajuste a las circunstancias actuales y otra estableciendo los criterios que resuelvan de forma eficiente los conflictos que afectan a la red.

JERARQUIZACIÓN DE LA RED

Para definir la jerarquía de la red nos basaremos en criterios de funcionalidad, estado de conservación, su calidad natural y cultural. La funcionalidad se refiere al papel de cada vía pecuaria dentro de la red en cuanto su capacidad de conexión con otras partes de la red, el contexto geográfico en que su ubica (usos y afecciones del entorno), sus características intrínsecas y problemática que la afecta.

El estado conservación viene determinado por el mantenimiento del uso tradicional agrario y en especial la trastermitancia o moviendo de ganado en uno varios términos municipales, así como por una definición administrativa precisa mediante la existencia de deslindes y amojonamientos.

Calidad natural se refiere a presencia de indicadores ecológicos significativos, como endemismos o/y el papel de conexión entre espacios naturales protegidos. La calidad cul-

GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS MADRILEÑAS Y SU ORDENACIÓN TERRITORIAL

tural viene dada por los meritos de la unidad por el papel histórico propio por pertenecer a la Red de Cañada Reales y/o por la existencia de elementos arquitectónicos, ermitas, y elementos de interés etnográficos como son los abrevaderos, las fuentes, los potros de herrar, y las cabañas.

Aplicando los criterios anteriores la red se agrupa en tres niveles: la red básica, la red complementaria y la red residual. La red básica incluye las cañadas reales e históricas, los tramos bien conservados así como todos aquellos necesarios para dotar de funcionalidad a la red.

La red complementaria formada por aquellos tramos que sin aportar funcionalidad viaria, se encuentren en un buen estado de conservación o puedan acoger los usos compatibles y complementarios, como tránsito agrícola y actividades recreativas.

La red residual acoge aquellos tramos ocupados por usos consolidados incompatibles y de carácter irreversible, que han perdido de forma irrecuperable su carácter propio y carecen de valores naturales y culturales.

Una vez definida la red y analizadas todas las actividades que la sociedad plantea sobre ella, cada nivel jerárquico se divide en categorías de ordenación, que determinarán las actividades que pueden desarrollarse en cada una de ellas.

En la red básica se definen tres categorías. La primera, agrupa los tramos de vías pecuarias con un uso ganadero muy activo, solo admitirá a nivel ordenación los usos propios. La categoría segunda, agrupa vías con usos pecuarios, agrícolas y aquellas de interés ambiental y cultural, se pueden admitir los usos propios más los usos compatibles y complementarios. La categoría tercera la constituye el resto de vías pecuarias necesarias para la conectividad de la red, donde podrán autorizar usos turísticos, deportivos y recreativos.

Tabla 2. Criterios de clasificación de las vías pecuarias

NIVEL	CATEGORÍA	VÍAS INCLUIDAS	USOS
BÁSICA	Categoría 1	<ul style="list-style-type: none"> Cañadas Reales Alcornoqueiros ganaderos Alcornoqueiros naturales Alcornoqueiros artificiales 	<ul style="list-style-type: none"> Uso Propio
	Categoría 2	<ul style="list-style-type: none"> Reserva para la conectividad 	<ul style="list-style-type: none"> Uso propio Compatibles y complementarios
	Categoría 3	<ul style="list-style-type: none"> Reserva para la conectividad 	<ul style="list-style-type: none"> Uso propio Compatibles y complementarios Turísticos, Deportivos y Recreativos
COMPLEMENTARIA	Categoría 1	<ul style="list-style-type: none"> Reserva para conectividad local 	<ul style="list-style-type: none"> Uso propio Compatibles y complementarios Turísticos, Deportivos y Recreativos
	Categoría 2	<ul style="list-style-type: none"> Reserva para conectividad local 	<ul style="list-style-type: none"> Uso propio Compatibles y complementarios Turísticos, Deportivos y Recreativos
RESIDUAL	Categoría 1	<ul style="list-style-type: none"> Reserva para conectividad local 	<ul style="list-style-type: none"> Uso propio Compatibles y complementarios Turísticos, Deportivos y Recreativos
	Categoría 2	<ul style="list-style-type: none"> Tramos incompatibles Tramos vías pecuarias artificiales y naturales 	<ul style="list-style-type: none"> En posible caso de usos que se desarrollen en los terrenos adyacentes al camino

En la red complementaria a efectos de ordenación se distinguen dos categorías, la primera compuesta por aquellos tramos en buen estado pero sin funcionalidad de red, ade-

GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS MADRILEÑAS Y SU ORDENACIÓN TERRITORIAL

más de los usos propios, compatibles y complementarios se podrán legalizar usos turístico-recreativos. La categoría dos agrupa los tramos en regular o mal estado pero de estén vinculados al medio natural y la actividad agraria, se pueden admitir los usos propios compatibles y complementarios, teniendo prioridad aquellos que impliquen una regeneración natural y turísticos y recreativos.

La red residual constituye una única categoría de ordenación, constituida por tramos irrecuperables o extraordinariamente presionados por los usos urbanísticos o infraestructurales. Se podrán permitir las actuaciones que de acuerdo a la ordenación del entorno estén planificados y de acuerdo al marco normativo de las vías pecuarias.

PROGRAMAS DE ACTUACIONES

Para alcanzar la consolidación de red definida se establecen un conjunto de medidas positivas que se agrupan en bloques o programas de actuaciones:

Programa de apoyo del sector agrario, cuyo objetivo es contribuir positivamente al mantenimiento y desarrollo del sector agrario y de las actividades tradicionales. Engloba actuaciones de adecuación y mejora de infraestructuras agrarias así como la mejora y acondicionamiento de vías para las comunicaciones rurales y agrarias, mediante unidades concretas de intervención como pasos canadienses, infraestructuras colectivas de manejo ganaderos como abrevaderos o mangas, mejoras de capa de rodadura, etc.

Programa de usos público turístico recreativo, cuyo objetivo es ordenar, adecuar y fomentar las actividades e infraestructuras turísticas y recreativas. Se desarrolla mediante proyectos de adecuación de áreas recreativas, señalización de rutas y área de descanso, adecuación de centros de interpretación y fomentar actividades asociadas, como centros de hípica, turismo activo, que favorezcan al desarrollo rural.

Programa de apoyo a la conservación de recursos naturales, con el fin de potenciar las vías pecuarias en la conservación de la naturaleza, se desarrollan líneas de actuación dirigidas a fomentar la diversidad biológica y paisajista. Dentro de este bloque de actuaciones cabe destacar el “Plan Vías Natura”, que tiene como objetivo la interconexión de los “Lugares de Interés Comunitario de la Comunidad de Madrid” de la “Red Natura 2000”. Se han desarrollado un total de más de 100 kilómetros de corredores “Vías Natura”. Se ha realizado la unión de los LIC,s de la “Cuneca del Lozoya y Sierra Norte” con el de la “Cuenca del Manzanares” y entre “La ZEPA Alberche-Cofio” y “Vegas, Cuestas y Paramos del Sureste”.

Programa de apoyo a la conservación de los recursos históricos y culturales, su objetivo es la protección de estos recursos relacionadas con las vías pecuarias y su entorno, procurando su disfrute ordenado así como el conocimiento de tradiciones y costumbres. El programa se desarrollo mediante proyectos de rutas que acercan a los recursos, así como proyectos de recuperación en colaboración con otras administraciones.

Programa Dinamización y sensibilización, cuyo fin es motivar y procurar la identificación de la población con las vías pecuarias y la necesidad de su conservación, aplicando

GESTIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS MADRILEÑAS Y SU ORDENACIÓN TERRITORIAL

Tabla 4. PROGRAMAS DE ACTIVACIÓN EN LAS VÍAS PECUARIAS EN LA COMUNIDAD DE MADRID

PROGRAMAS	OBJETIVOS	ACTIVIDADES
<p>PROGRAMA DE CONTROL AUTÓNOMO</p> <p>USOS PÚBLICOS TERRITORIALES</p> <p>PROGRAMA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS RECURSOS MADRILEÑOS</p> <p>PROGRAMA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS RECURSOS MADRILEÑOS Y TERRITORIALES</p> <p>DINAMIZACIÓN Y DESARROLLO</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Fomentar el uso compartido de las actividades rurales. - Organizar las zonas, infraestructuras y espacios de alto valor natural, al igual que el patrimonio cultural y el paisaje. - Crear, renovar las actividades o actividades en las zonas y espacios. - Fomentar actividades rurales, desde el uso al desarrollo rural. - Fomentar las participaciones de los recursos de la actividad agropecuaria y rural. - Diversidad turística y gastronómica. - Realización de rutas rurales, actividades, eventos, programas. - Fomentar actividades rurales y espacios. - Mejorar la identificación de la gestión con los recursos rurales. - Realización de la actividad de los recursos rurales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Mejoras de rutas rurales, actividades, usos, infraestructuras, actividades de campo y actividades rurales, programas. - Realización de actividades. - Realización de rutas. - Creación de actividades. - Fomentar. - Plan de Gestión. - Realización de actividades, eventos, programas, actividades, programas, etc. - Realización de actividades, eventos, programas, actividades, programas, etc.

medidas que potencien la participación de la población, así como propiciar el desarrollo rural. Entre los proyectos que se desarrollan se encuentra la edición de la publicación de rutas de turismo rural de la “Colección Descubre tus Cañadas”.

Bibliografía

- SANCHEZ GASCÓN, A.;2000. Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Comunidad de Madrid, serie legislación ambiental nº 5. Exlibris Ediciones S.L. Madrid.
- Legislación Urbanística de la Comunidad de Madrid. Comunidad de Madrid.
- Derecho Urbanístico de la Comunidad de Madrid.; 2002. Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes. El Consultor. Madrid
- Atlas de la Comunidad de Madrid; 1995 Comunidad de Madrid.
- J.J. DURAN Patrimonio Geológico de la Comunidad de Madrid. 1998 Asamblea de Madrid. Comisión de Patrimonio Geológico de la Sociedad Geológica de España. Madrid

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

Jorge Requejo Liberal

Decano del Colegio de Registradores de la Propiedad en Castilla y León

LEGISLACIÓN HISTÓRICA

Los redactores del Reglamento Hipotecario acogieron, como era lógico en aquella época en la que el Ordenamiento Jurídico se consideraba acertadamente como un Sistema, la distinción que de los bienes se contenía en el Código Civil por razón del sujeto, y así establecieron un distinto régimen de protección registral para los bienes de dominio público y para los de propiedad privada.

Debían entender los legisladores de la época que nunca podría el Registro de la Propiedad proporcionar una mayor protección a los bienes de dominio público que aquella que les confería su propia naturaleza, pues les parecía que la propia notoriedad de su existencia y uso impediría cualquier ataque a estos bienes, siendo impensable que se pudieran dar situaciones de ocupación o invasión de los bienes demaniales. Con esta premisa la redacción originaria del Reglamento Hipotecario (art. 12) era la siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, quedan exceptuados de la inscripción:

Primero. Los bienes de dominio público a que se refiere al art. 339 del Código Civil, ya sean de uso general, ya pertenezcan privativamente al Estado, mientras estén destinados a algún servicio público, al fomento de la riqueza nacional o a las necesidades de la defensa del territorio.

Segundo. Los bienes de uso público de las provincias y de los pueblos incluidos en el párrafo 1.º del art. 344 del Código Civil.

Esta misma redacción, aunque con una pequeña variación que incluye una referencia a la legislación especial de las Entidades Locales y en la que desaparece la referencia al artículo 344 del Código Civil, se mantiene en la reforma del Reglamento Hipotecario que tiene lugar mediante el Decreto 393/1959 de 17 de Marzo.

ABANDONO DE LAS VIAS PECUARIAS

Mucho más recientemente (R.D. 1867/1998, de 4 de septiembre (B.O.E. 29-IX-1998), parece que el legislador ya se ha dado cuenta de lo que ha estado ocurriendo durante muchos años, sobre todo en aquellos bienes en los que, como las vías pecuarias, su utilidad inicial ha decaído notablemente y han sido objeto de intrusión, o apropiación, por los particulares que, en ocasiones, sin recato alguno amplían el espacio de su dominio a costa del público, en otras son utilizadas por las capas de población que, careciendo de los más elemental, utilizan estos espacios para establecer su residencia sobre todo en la época de los movimientos migratorios del campo a la ciudad como consecuencia de la industrialización y, lo que es más triste, en muchas ocasiones ha sido la propia Administración quien ha hecho desaparecer físicamente esta clase de bienes a través de procedimientos de reorganización de la propiedad como la Concentración Parcelaria.

Llama poderosamente la atención como en algunos casos (Cañada Galiana de Madrid) el espacio especialmente protegido por su naturaleza demanial, recordemos que se trata de bienes inalienables, imprescriptibles e inembargables, ha sido completamente invadi-

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

do precisamente en su anchura reglamentaria (75 metros), mientras que las propiedades de los particulares que lindan con la vía pecuaria y que, sin embargo, no gozan de esa naturaleza especialmente protegida han permanecido incólumes ante las pretensiones invasoras de las hordas de ocupantes del suelo de dominio público. A la vista de lo expuesto parece claro que ha sido mucho más diligente el propietario particular que el público y que a los bienes de esta naturaleza debe dotárseles, al menos, de los mismos medios de protección que a los privados, y en esa línea se produce la reforma del Reglamento Hipotecario, de manera que también puedan ser objeto de la protección registral tal y como contempla su actual redacción:

- Art. 5.º Los bienes inmuebles de dominio público también podrán ser objeto de inscripción, conforme a su legislación especial.

La dejación y falta de vigilancia administrativa de estos bienes ha provocado una situación en muchos casos irremediable (Concentraciones Parcelarias), y en otros muchos tan irremediable como en estas por la dimensión social y política del problema que lo convierte en irresoluble y nos estamos refiriendo a aquellas zonas de dominio público que en un primer momento fueron la sede del establecimiento de determinadas capas de población y que hoy, por el masivo crecimiento de las ciudades, se han integrado en las mismas, consolidando como legítima una situación que, originariamente, nace de una invasión ilegal. No se puede ni siquiera pensar en la recuperación de algunos tramos de vías pecuarias que en la mayor parte de las poblaciones constituyen sus Avenidas principales, manifestación expresa de este criterio era el antiguo Reglamento de Vías Pecuarias de 3 de noviembre de 1978, que llegaba a incluir como derechohabientes del dominio público a los propios intrusos.

Problema Político-social

Quizás no fuera esa, la del anterior reglamento de vías pecuarias, una solución descabellada, pues al fin y al cabo permitía regularizar situaciones que ahora carecen de solución legal. Como ejemplo el siguiente que podría encontrar acomodo en la mayor parte de las intrusiones de las vías pecuarias aledañas a las grandes ciudades:

Un inmigrante de cualquier parte de España se desplaza a la gran ciudad en busca de nuevas oportunidades que le permitan abandonar el estado crónico de miseria en que se encuentran él y su familia. Como carece de medios se instala en una precaria vivienda (chabola) en una zona desocupada (vía pecuaria) desde donde comienza a buscar una ocupación que le permita obtener sustento, y a medida que mejora su situación va realizando reformas y consolidando su otrora deficiente vivienda al mismo tiempo que la ciudad avanza y rodea el antiguo descampado de nuevas construcciones.

Cuando se produce la revisión catastral de la zona habitada por nuestro protagonista, se localiza una construcción, la suya, que antes no existía y que, sin embargo, como es obvio no ha sido declarada y en consecuencia no satisface la entonces llamada contribución urbana (IBI actual), con lo que el antiguo inmigrante ya se ha convertido en contribuyente de la misma Administración que tenía encomendada la custodia y defensa del espacio ilegalmente ocupado. Con el paso del tiempo nuestro emigrante, ya convertido en habitante integrado en la gran urbe, fallece y su desconsolada viuda e hijos tienen que

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

hacer frente al pago del Impuesto de Sucesiones devengado por la transmisión hereditaria de la que ya es una digna vivienda con jardín y garaje, impuesto que recibe la misma Administración que anualmente le sigue cobrando el correspondiente impuesto sobre bienes inmuebles, y deciden, para repartir la herencia, enajenar la vivienda, que ya tiene un considerable valor en el mercado, y por la que su adquirente tiene que desembolsar una importante cantidad de dinero, al mismo tiempo que satisface el Impuesto de Transmisiones Patrimoniales a la misma y tantas veces citada Administración, y una vez hecho esto, pagado el precio de la venta y sus impuestos correspondientes, pretende acudir a una Entidad de crédito que le financie su adquisición, lo que puede llegar a producirse en base a la apariencia que surge de la incorporación al Catastro como de propiedad privada lo que es un bien de dominio y uso público y, por tanto, reitero inalienable, imprescriptible e inembargable. Otra alternativa (improbable) es que en el momento de formalizar su propiedad se detecte que la misma se encuentra radicada en un espacio de dominio y uso público y aquí es donde pueden comenzar de verdad sus problemas, pues la misma Administración a cuya vista y paciencia se ha producido la invasión del dominio que debe tutelar, la que le ha venido cobrando durante muchos años toda serie de Impuestos, ahora se opone, como legalmente corresponde, a reconocerle derecho alguno sobre la misma.

En definitiva sea cual sea la alternativa en que desemboque la situación expuesta, la solución será eminentemente anómala, lo que nos lleva a la conclusión de que va ser más que difícil, en la mayor parte de los casos, por la implicación social y política que se ha mencionado, y con la legislación vigente buscar una salida para este tipo de situaciones en las que personalmente, y sin fundamento legal alguno, entiendo que algún derecho, no sé cual pero alguno, habrá de reconocerse a este ciudadano que en un principio ocupó ilegalmente un terreno que no era suyo, pero cuya ocupación, en cierta medida, ha sido reconocida, aunque sólo sea a efectos fiscales, por el mismo titular del dominio invadido.

INSTRUMENTOS DE PROTECCIÓN

Sin perjuicio de la necesidad de recuperar la posesión de hecho de aquellos bienes de dominio público que han sido ilegalmente ocupados, en los casos en que sea razonablemente posible (fincas rústicas), lo cierto es que una vez que el abandono anterior ha producido el estado actual de las vías pecuarias y otros bienes de semejante naturaleza, lo que hay que hacer es aplicar soluciones que impidan, en el futuro, que esta situación se reproduzca, para lo que es indispensable utilizar los medios técnicos y legales a nuestro alcance que otorguen a esta clase de bienes, al menos, la misma protección que los pertenecientes a los particulares, y para ello hay que identificarlos suficientemente, mediante la definición gráfica y georreferenciada de su ubicación, extensión y linderos, huyendo en la medida de lo posible de procedimientos administrativos largos y costosos, y promover su inscripción en los Registros de la Propiedad, evitando con ello que quienes figuran en los inventarios fiscales como titulares de los mismos pueda alcanzar la cualidad de propietarios dominicales protegidos por dicha Institución.

La Ley 13/96 es, en gran parte culpable de la existencia de esta posibilidad, pues en ella y en la posterior reforma del artículo 298 del Reglamento Hipotecario se regula la

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

necesidad de aportar la Certificación Catastral descriptiva y gráfica de las fincas cuya inmatriculación se pretende, con la exigencia de que exista una coincidencia total en los términos descriptivos de la finca registral y la parcela catastral, introduce un elemento distorsionador en el primer acceso de las fincas al Registro de la Propiedad, pues obliga a los propietarios, si quieren ver inscrito su derecho y acogerse a la protección del registro, a describir sus fincas con arreglo a su configuración fiscal, aunque esta no sea la correspondiente al objeto sobre el que recae su derecho de propiedad.

Registro y Catastro

En una primera aproximación a ambas Instituciones (Registro de la Propiedad y Catastro) destaca su diferente finalidad, Seguridad jurídica del tráfico inmobiliario para el Registro de la Propiedad, y Fiscal para el Catastro. El objeto y naturaleza fiscal del Catastro, implica que deban incorporarse al mismo todas las parcelas o partes del territorio susceptibles de formar parte del hecho imponible de los impuestos que se soportan en el propio Catastro (fundamentalmente el I.B.I. y el Impuesto sobre el Incremento de Valor de los terrenos), por esa misma razón figuran en el Catastro, formando parte del mismo, aquellas parcelas que han alcanzado su configuración física en clara contravención de la legalidad (construcciones sin licencia, divisiones o segregaciones de terrenos efectuadas sin sujetarse a la legislación sobre unidades mínimas de cultivo o a la legislación urbanística, parcelas que ocupan o invaden parte de dominio público correspondiente a vías pecuarias, montes, cauces fluviales, o zonas del dominio público marítimo terrestre), y ello es así porque una Institución fiscal como el Catastro, no puede hacer de mejor condición (exonerándoles del pago de los Impuestos) a aquellos que han configurado sus parcelas sin someterse a las prescripciones legales que a los que si han cumplido esos requisitos. Resultaría, cuando menos, paradójico observar como el ciudadano diligente y fiel cumplidor de los preceptos legales es sometido al pago de los impuestos que devengan sus propiedades y los actos otorgados para la formalización de sus derechos, mientras que el infractor, el incumplidor de las disposiciones contenidas en las leyes, no resulta gravado con el pago de los mismos impuestos, precisamente porque esa exoneración es consecuencia del quebrantamiento de otras leyes distintas de las fiscales.

Esta situación de indiferencia legal, sin embargo, es imposible que se produzca en el registro de la propiedad pues les está vetado el acceso a la protección registral a todas aquellas modificaciones de la titularidad o de la configuración física de las fincas inscritas que no se hayan efectuado con estricta sujeción al ordenamiento jurídico vigente, pues la esencia del sistema es precisamente el control de la legalidad en el acceso al registro de los actos que van a ser objeto de inscripción y posterior publicidad con los efectos de aseguramiento que el propio registro produce.

Al Catastro, como organismo fiscal que es, no le importa tanto si el que aparece como titular es o no el verdadero propietario, o la forma en que ha llegado a aparecer como tal, es decir el acceso a la titularidad no se basa en un procedimiento de garantías jurídicas, pues lo que realmente le interesa es que se satisfaga el impuesto devengado por el inmueble en concreto, con independencia de que quien lo haga sea o no su verdadero propietario.

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

Con arreglo a lo expuesto anteriormente en relación a la falta de control de legalidad en la incorporación al Catastro de las parcelas que van a constituir el presupuesto de hecho de la Inmatriculación de las fincas, esta regulación (la de la Ley 13/96) abre una puerta falsa para que accedan al Registro de la Propiedad, fincas cuya adquisición o configuración se han efectuado en clara contravención del ordenamiento jurídico, y de esta manera el registro publicará fincas edificadas ilegalmente, o cuya superficie resulta del fraccionamiento de otra de mayor cabida sin ajustarse a los requisitos de las Unidades Mínimas de Cultivo o, lo que es más grave, y es el objeto de este estudio, fincas que provienen de la invasión de bienes de dominio y uso público (vías pecuarias) que la ley define como imprescriptibles.

EL TERRITORIO

El Registro de la Propiedad y el Catastro tienen en común que su objeto es el territorio, pero no las distintas partes que componen el mismo, como ocurre con el Urbanismo (donde también existen parcelas, pero configuradas en este caso según los usos autorizados por el planeamiento), o con el Medio Ambiente, o las Costas, o en general con cualquier Institución que tenga como objeto el territorio, pero cada una de ellas lo representa dividido en distintas unidades según los fines u objeto que le son propios.

Sistema Grafico Georreferenciado

Esto no significa que el Registro deba desenvolverse al margen del Catastro, pero tampoco debe hacerlo al margen del Urbanismo o del Medio Ambiente, por citar solo alguno de los sectores de ámbito territorial con trascendencia en la definición del contenido de las facultades que integran el derecho de propiedad. Para ello no es preciso que ninguna de las Instituciones que tienen como ámbito de actuación el territorio se imponga a las demás a la hora de definir una representación gráfica del mismo, lo verdaderamente importante es que todas hablen en el mismo idioma, o utilicen el mismo sistema.

La representación gráfica georreferenciada de las fincas en el Registro de la Propiedad permite, a través de su definición por coordenadas, asociar a dichas fincas cualquier información, de ámbito territorial que tenga relevancia en el tráfico jurídico (Sistemas Generales, Areas de Actuación, Espacios Protegidos, Urbana o No urbanizable, Parques Naturales, Montes, Franja costera, etc.) y por supuesto las vías pecuarias, pero para ello no es preciso que la parcela urbanística o la catastral coincidan, como de hecho ocurre, con la finca registral.

La incorporación al Registro de la Propiedad de la representación gráfica de las fincas registrales ha sido recientemente objeto de regulación legal mediante la Ley 24/2001, que modifica el artículo 9 de la Ley Hipotecaria, y la colaboración con el Catastro Inmobiliario por la Ley 13/1996 y Orden Ministerial que la desarrolla, y Ley 48/2002 de 23 de Diciembre, con resultados más que satisfactorios del traspaso de datos entre ambas Instituciones, para ser utilizados por cada una de ellas para la finalidad y con las consecuencias que derivan de su distinta naturaleza.

“Podrá completarse la identificación de la finca mediante la incorporación al título inscribible de una base gráfica o mediante su definición topográfica con arreglo a un siste-

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

ma de coordenadas geográficas referido a las redes nacionales geodésicas y de nivelación en proyecto expedido por técnico competente.

La base gráfica catastral o urbanística y el plano topográfico, si se utilizasen, deberán acompañarse al título en ejemplar duplicado. Uno de sus ejemplares se archivará en el Registro, sin perjuicio de su incorporación a soportes informáticos. Del archivo del duplicado se tomará nota al margen del asiento correspondiente a la operación practicada y en el ejemplar archivado el registrador hará constar referencia suficiente a la finca correspondiente. Podrá obtenerse el archivo de la base gráfica como operación registral específica mediante acta notarial autorizada a requerimiento del titular registral en la que se describa la finca y se incorpore la base gráfica.

“Los registradores dispondrán de aplicaciones informáticas para el tratamiento de bases gráficas que permitan su coordinación con las fincas registrales y la incorporación a éstas, de la calificación urbanística, medioambiental o administrativa correspondiente.”

Cuando el texto legal habla de coordinación no menciona para nada al Catastro, sino que se refiere a la coordinación de las fincas registrales con sus bases gráficas, para después incorporar a estas lo que denomina calificación urbanística, medioambiental o administrativa, por lo que en esta última también puede incluirse la Catastral, pero en ningún caso atribuye al Catastro la cualidad de constituir la base gráfica exclusiva de las fincas registrales, ni la necesidad de establecer una coordinación entre las fincas del registro y las parcelas del Catastro.

Ley 3/1995, de 23 de marzo, de vías pecuarias

La vigente Ley de vías pecuarias (23-III-1995) es anterior a la que establece la necesidad de aportar la Certificación Catastral descriptiva y gráfica de las fincas cuya inmatriculación se pretende, con la exigencia de que exista una coincidencia total en los términos descriptivos de la finca registral y la parcela catastral, por lo que no sólo nos encontramos con la posibilidad de tener que inmatricular fincas cuya coincidencia sea total con una parcela catastral, sino que esta parcela se encuentre dentro del ámbito de una vía pecuaria, lo cual ocurre en multitud de ocasiones sobre todo porque las vías pecuarias (exentas no lo olvidemos del pago del IBI) no figuran como tales en los inventarios del registro fiscal.

Reforma Legal

Para obviar esta posibilidad, la única solución es utilizar los mecanismos legales que regulan la inscripción de las vías pecuarias en los Registros de la Propiedad, siempre y cuando se incluya un precepto que establezca, de forma similar a la legislación de Montes, que para la inmatriculación de estas la certificación gráfica que debe utilizarse no es la que contempla la Ley 13/96, sino la expedida por la Administración a quien corresponde su titularidad que no es otra que la Comunidad Autónoma por donde la misma discurre (art 2 de la Ley de Vías Pecuarias).

Solamente la inscripción en el Registro de la Propiedad de las vías pecuarias y su definición gráfica mediante un sistema de coordenadas georreferenciadas permitirá a éste vetar, en lo sucesivo, el acceso al mismo de cualquier finca que, por su ubicación, supon-

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

ga una invasión, u ocupación ilegal de estos bienes de dominio público, por mucho que se acompañen de la correspondiente certificación catastral descriptiva y gráfica.

Con la publicación de la Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas (Ley 33/2003, de 3 de noviembre), se modifica el contenido el punto 4 del artículo 8 de la Ley de Vías Pecuarias que dejaba a la voluntad de la Administración “.cuando lo estime conveniente..”, la posibilidad de instar la inscripción de estos bienes en los Registros de la Propiedad, pues con arreglo al artículo 36 de la citada Ley patrimonial se convierte en obligatorio:

Artículo 36. Obligatoriedad de la inscripción.

Las Administraciones públicas deben inscribir en los correspondientes registros los bienes y derechos de su patrimonio, ya sean demaniales o patrimoniales, que sean susceptibles de inscripción, así como todos los actos y contratos referidos a ellos que puedan tener acceso a dichos registros.

La definición gráfica y georreferenciada de los ámbitos espaciales de las vías pecuarias permitirá asimismo conocer de forma precisa, una vez identificadas, cuales son las fincas inscritas y cuáles sus propietarios que se encuentran en conflicto con estos bienes, al mismo tiempo que permite conocer un dato que el mismo propietario se encargará de ocultar la mayor parte de las veces, como es su relación de colindancia con un espacio de estas características y a los que se refiere el artículo 38 de la legislación de las vías pecuarias.

En un escenario virtual en el que todas las vías pecuarias estuvieran deslindadas y definidas gráfica y jurídicamente y, en consecuencia inscritas en los respectivos Registros de la Propiedad, este sólo hecho impediría el acceso de cualquier finca que se les opusiera o fuera incompatible con su existencia.

Mientras se llevan a cabo los trabajos de deslinde de todas las vías pecuarias, labor ardua y costosa tanto en tiempo como en medios económicos, es preciso arbitrar alguna solución que impida que se produzcan invasiones u ocupaciones de las que aún no han sido objeto del correspondiente deslinde y que, en ningún caso, pueda crearse la apariencia de una titularidad legítima que, al amparo de una certificación catastral descriptiva y gráfica, o por cualquier otro medio, llegue a encontrar acomodo en el Registro de la Propiedad, como si de una propiedad legalmente configurada se tratara.

Son numerosos los supuestos en los que la buena voluntad del legislador no ha sido acompañada de los medios materiales necesarios para hacer efectivas las medidas arbitradas en las normas, tanto para la debida definición de los derechos y sus objetos que constituyen la finalidad de su regulación, como para la reparación de los daños causados en los supuestos en que se contraviene la misma norma, y así nos encontramos con leyes de técnica jurídica adecuada que no han visto cumplidos sus objetivos a pesar del tiempo transcurrido desde su promulgación, como ocurrió con la Ley de Montes de 8 de junio de 1957, y que en su nueva redacción de 21 de Noviembre de 2003 (Artículo 22. Asientos registrales de montes privados) incurre en un error de la misma naturaleza, pues si hubiera que notificar a los correspondientes Servicios Autonómicos la inmatriculación de cualquier finca perteneciente a un Municipio en el que existen montes demaniales, no

BIENES DE DOMINIO Y USO PÚBLICO. VÍAS PECUARIAS

podrían realizar el informe correspondiente a todas las notificaciones o consumirían todos sus recursos en esta actividad. No parece lógico tener que comunicar la inmatriculación de una finca radicante, por ejemplo, en la calle Mayor de un pueblo en el que exista un monte demanial, pues es difícil pensar que con ello se pueda estar invadiendo el dominio público, pero de conformidad con la redacción legal, es necesario que también en estos casos se realice notificación y se suspenda el desarrollo del procedimiento registral.

Tratando de buscar una solución adecuada a los medios de que se dispone, y partiendo de la incorporación a los Registros de la Propiedad de las aplicaciones informáticas que permiten la identificación gráfica de las fincas inscritas, se sugiere la posibilidad de definir un ámbito espacial cuyo eje estuviera constituido por el de la vía pecuaria, y con una anchura suficiente (100 metros a cada lado de dicho eje??) que permitiera, con una razonable utilización de los medios humanos y materiales disponibles, comprobar si a la finca cuya inmatriculación se pretende en el Registro de la Propiedad, le corresponde un ámbito espacial que pudiera suponer la invasión de la propia vía pecuaria aún no deslindada posibilitando, de esta manera, que se tomen las medidas necesarias destinadas a proteger su integridad e impedir el acceso, en caso de conflicto, al Registro de la Propiedad de los ocupantes ilegítimos.

La obligación legal de que para cualquier inmatriculación de una finca en el Registro de la Propiedad se acompañe su certificación catastral descriptiva y gráfica nos permitirá, si disponemos de la definición gráfica y georreferenciada del eje de las vías pecuarias, comprobar si el espacio asignado en el organismo fiscal a dicha finca está o no comprendido dentro de la franja de protección definida a partir del eje de la vía pecuaria pendiente de deslinde, y en caso positivo comunicar esta situación a la Administración competente para que esta, a la vista de los datos recibidos, emita el correspondiente informe en un plazo que no interrumpa la fluidez necesaria del tráfico jurídico inmobiliario (téngase en cuenta que el plazo que tienen los Registros de la Propiedad para la práctica de las inscripciones es de quince días) y manifieste, en su caso, su oposición a la práctica de la inscripción correspondiente, mediante la apertura del expediente destinado a definir los derechos que le puedan corresponder en ese particular ámbito territorial, en aplicación de las disposiciones contenidas en los artículos 3 y 5 de la Ley de Vías Pecuarias llegando incluso, en los casos que corresponda, a aplicar las sanciones que prevé la citada normativa.

MONTES

Lo hasta ahora expuesto para las vías pecuarias, puede predicarse de la misma manera en lo que se refiere a los Montes, con las especialidades derivadas de la distinta naturaleza de ambas clases de bienes y de la legislación aplicable, más reciente la de Montes y, en general a todos los espacios susceptibles de una protección especial por su función social (Parques Naturales, espacios protegidos, Lics, ...), y en especial a los suelos contaminados, tal y como se contempla en la normativa sobre esta materia contenida en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero que desarrolla la Ley 10/1998, de 21 de abril, de Residuos.

Sección de Patrimonio y Vías Pecuarias. Delegación Provincial de Granada. Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

PREAMBULO:

La provincia de Granada se encuentra fuera del recorrido de las principales y conocidas rutas trashumantes de la península Ibérica, que tradicionalmente han comunicado los pastos de verano de las montañas del Norte con las zonas de invernada de Extremadura y Andalucía.

(Ver plano 1- La provincia de Granada y las principales Cañadas Reales).

La orografía de la provincia de Granada presenta altitudes que oscilan entre el nivel del mar y los más de 3.000 metros de las cumbres de Sierra Nevada: (Cerro del Caballo 3.009m, Pico del Tajo de los Machos 3.086m, Picón de Jeres 3.090m, Alcazaba 3.371m, Veleta 3.394m y Mulhacén 3.483 metros).

La climatología que podemos encontrar en esta provincia también es variada y continua, teniendo sus extremos en la costa tropical por una parte y en las altas cumbres por otra.

Esta variabilidad permite decir que “la provincia de Granada es una España en pequeño”, y por tanto y desde el punto de vista que aquí nos ocupa, podemos encontrar toda una red de vías pecuarias que desde tiempo inmemorial han permitido la trashumancia desde las zonas altas de agostada hasta los lugares de invernada, que bien pueden ser la campiña, la costa, o las zonas de huerta circundantes.

En cualquier caso, la distancia que han recorrido estos rebaños no ha sido tan considerable como la existente en las Cañadas Reales que atraviesan Castilla y Extremadura, con distancias que oscilan entre los 500 y 1.000 Kms. Por dar un dato, decir que desde Sierra Nevada a la campiña cordobesa hay unos 200 kilómetros aproximadamente.

Las rutas trashumantes más importantes que existen en la provincia de Granada son las siguientes:

1)- Ruta Sierra Nevada-Granada-Córdoba.

Esta ruta comienza en las cumbres nor-occidentales de Sierra Nevada, bajando hasta Granada pasando por su casco urbano y discurriendo dirección a Alcalá la Real, encrucijada de vías pecuarias y famosa por su mercado de ganados. Continúa dirección Córdoba llegando a las dehesas de Posadas, Hornachuelos, etc. como lugares de invernada.

2)- Ruta Sierra Nevada-Ubeda-Sierra Morena.

Esta ruta parte de las dehesas del Norte de Sierra Nevada, bajando por el río Alhama, atraviesan la comarca de los Montes Orientales de Granada y llega a la provincia de Jaén. Esta ruta conocida como Cañada Real de Los Potros fue utilizada por la Remonta de la Caballería de Ubeda y Baeza que pastaba desde el primero de marzo hasta al 30 de Septiembre en la Dehesa de Camarate en Sierra Nevada, hoy Parque Nacional.

De esta ruta existe una variante que desde la Venta del Puntal en Huélagos, toma dirección a Iznalloz y Benalúa de las Villas, pasando cerca de Noalejo (Jaén) también famosa por su mercado de ganados, llegando a Alcalá la Real donde continúa hacia Córdoba.

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

3)- Ruta Granada- Murcia.

Congregaba el tránsito ganadero desde Granada a Murcia y viceversa pasando por Guadix, Gor, Baza (famoso mercado de ganados), Cullar, Comarca de Los Velez y Lorca. La constituye principalmente la Cañada del Camino Real de Lorca.

4)- Ruta Sierra Nevada-Costa de Almería.

Es importante el tránsito ganadero que de siempre existió desde Sierra Nevada y en general desde la comarca de Guadix hacia toda la costa almeriense.

Para esta ruta existen dos posibilidades: bajando directamente desde la Sierra por la Alpujarra hasta poblaciones como Adra, o Dalías antes eminentemente ganaderas, y cuyos campos hoy se encuentran cubiertos por un mar de plástico donde la agricultura intensiva crea riqueza en cualquier época del año. Otra posibilidad consiste en atravesar la comarca del Marquesado del Zenete y por la Rambla de Fiñana buscar el río Andarax llegando a las inmediaciones del Cabo de Gata.

5)- Ruta Sierra Nevada - Costa granadina y malagueña.

Baja hacia el Sur por el Valle del río Guadalfeo o bien por los Puertos de La Cabra Montés, de Frigiliana, de Cómpea o del Boquete de Zafarraya, dando comunicación con las zonas de invernada de estas costas.

6)- Ruta Granada- Sevilla. Comunica estas dos provincias pasando por la provincia de Málaga.

7) – Otras rutas importantes son las que parten desde otros macizos montañosos granadinos con gran tradición ganadera como son la Sierra de Loja, o las estribaciones de las Sierras de Cazorla y Segura.

(Ver plano 2- Principales rutas trashumantes de la provincia de Granada)

VOLUMEN DE DESLINDES REALIZADOS.

A raíz de la entrada en vigor de la Ley 3/95 de Vías Pecuarias y la nueva visión que se establece para el dominio público de las vías pecuarias, comenzaron una serie de actuaciones que se acometen desde la Delegación Provincial de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía en Granada y cuyo fin es la recuperación y ordenación de las vías pecuarias, para lo cual se considera imprescindible proceder al deslinde y posterior inscripción tanto en el Catastro como en los Registros de Propiedad tal y como se establece en la vigente legislación.

La provincia de Granada tiene 168 municipios con unas 600 vías pecuarias clasificadas que suponen unos 3.500 kilómetros y una superficie aproximada de unas 12.000 Has.

(Ver cuadro 1- Situación actual de las vías pecuarias de Granada)

ESTADO DE OCUPACIÓN.

A la vista de los expedientes tramitados, se llega a la conclusión de que las vías pecuarias, en general están bastante ocupadas, principalmente por cultivos, si bien existen intrusiones de otro tipo, como construcciones, cerramientos más o menos opacos a la fauna silvestre, líneas eléctricas y telefónicas, tuberías de conducción para abastecimiento, carreteras, autovías, urbanizaciones y hasta pueblos enteros.

De los casi 1.200 kilómetros de deslinde sobre los que se ha trabajado hasta la fecha

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

en esta provincia, unos 70 Km. discurren por zonas urbanas o urbanizables. Hay que hacer constar que en estos trabajos de deslinde se contempla prácticamente la totalidad de las vías pecuarias de la Aglomeración Urbana de Granada incluyendo las que discurren por el casco urbano de la capital.

Por tanto, en los trabajos realizados, las intrusiones por zonas urbanas suponen aproximadamente unas 200 Has. de superficie de dominio público de vía pecuaria.

Por otra parte hay que considerar también las intrusiones por carreteras y autovías que no han establecido trazados alternativos y en ocasiones han llegado a interceptar completamente la vía pecuaria. En el caso de las autovías, este problema se incrementa al existir cerramientos que impiden los pasos al mismo nivel, no existiendo pasos a distinto nivel para realizar los cruzamientos en ese lugar, provocando un recorrido adicional hasta encontrar la estructura que permita pasar al otro lado en condiciones suficientes de seguridad y comodidad.

A continuación se muestran cinco gráficos, cuantificando las intrusiones encontradas en otros tantos expedientes de deslinde.

LAS VIAS PECUARIAS EN LOS TÍTULOS DE PROPIEDAD DE LAS FINCAS POR LAS QUE DISCURRE O COLINDANTES.

En general, los títulos de propiedad de las fincas colindantes, no tienen porqué hacer mención a las vías pecuarias que discurren junto a ellas y son innumerables los casos en que así ocurre.

No obstante, en los trabajos realizados en estos 10 años, sí que se han encontrado referencias en los registros de la propiedad de la existencia de vías pecuarias, bien nombradas con éste jurídico nombre o bien con los nombres consuetudinarios a los que se refiere la Ley 3/95 de Vías Pecuarias en su art. 4-2 y en el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en su art. 5.

(Ver documento nº 1- Título de propiedad colindante con la vía pecuaria Cañada Real de los Neveros, T.M. Huetor Vega)

Se han dado casos, como el deslinde de la vía pecuaria Cordel de Montefrío en el término municipal de Loja, de 15,45 Km. de longitud y 313 afectados, que en la investigación registral realizada en el trámite del expediente se han encontrado 112 títulos de propiedad de fincas colindantes que hacen referencia a la vía pecuaria como uno de los linderos de dichos predios.

(Ver documento nº 2- Título de propiedad colindante con la vía pecuaria Cordel de Montefrío, T.M. de Loja)

El caso anterior, si bien es muy significativo, no es el único. Existen otros en los que se hace referencia a la existencia de la vía pecuaria aunque en un porcentaje menor.

Es significativo el caso del título de propiedad de la Finca Faucena en el término municipal de Iznalloz, de una extensión de 3.835 fanegas y dos cuartillos (1.801 Has.) que en la inscripción registral realizada en 1.912 “excluyó de esa cabida ciento cincuenta y seis fanegas once celemines y dos cuartillos que ocupan las cañadas reales que la atraviesan”, describiendo seguidamente el recorrido de cada una de ellas a su paso por la finca.

(Ver documento nº 3 – Título de propiedad de la Finca Cortijada de Faucena, T.M. Iznalloz)

También es de resaltar el caso del título de propiedad de una vivienda, inscrita en el Registro de la Propiedad por 4ª vez, que se describe como “situada en la llamada vía pecuaria”.

(Ver documento nº 4- Título de propiedad de una casa situada “en la llamada vía pecuaria”)

TRATAMIENTO QUE IRYDA Y CONCENTRACIÓN PARCELARIA OTORGÓ A LAS VIAS PECUARIAS.

En este apartado se va a exponer el tratamiento que los distintos organismos de la Administración otorgaron a las vías pecuarias cuando de alguna forma intervinieron en la estructura de la propiedad rústica.

La legislación sobre vías pecuarias no siempre ha tenido un carácter conservacionista sobre el patrimonio. Así, en la legislación anterior se han catalogado vías pecuarias como innecesarias, o de anchura excesiva.

Ahora, cuando el amparo de la vigente legislación se trata de recuperar las rutas trahumantes, nos podemos encontrar estrechamientos o interrupciones de las mismas ocasionados no por la intrusión o “detentación” de particulares, sino por una actuación de la propia Administración sobre la delimitación de la propiedad.

En estos 10 años de trabajos se han encontrado los siguientes casos:

1.- El Instituto de Reforma y Desarrollo Agrario (IRYDA), y otros organismos anteriores como el Instituto Nacional de Colonización (I.N.C.) o posteriores como el Instituto Andaluz de Reforma Agraria (IARA), no tuvieron en cuenta las vías pecuarias a la hora de parcelar una finca de considerables dimensiones, previamente adquirida o expropiada.

Constan cuatro casos de este tipo:

Finca Mesina, en el término municipal de Fonelas. Organismo: IRYDA

La finca original se ve atravesada por una Cañada Real que discurre tomando sensiblemente como el eje un barranco. Fue parcelada y enajenada la Cañada Real íntegra, incluso el barranco. En el trámite de deslinde, el propietario de la parcela afectada “permite” que se conserve la continuidad de la Cañada con el ancho que tiene el cauce del barranco.

Finca:

-El Chaparral: término municipal de Albolote. Organismo: Instituto Nacional de Colonización, IRYDA e IARA.

- El Toril y El Pincho: término municipal de Jayena. Organismo: IRYDA.

En estos dos casos, las fincas originales se ven atravesadas por una Cañada Real, que discurre tomando como eje el de un camino existente. Fue parcelada y enajenada la Cañada Real, conservándose como público dicho camino.

Finca Parpacen: término municipal de Húscar.

La finca original se ve atravesada por una Vereda de 20,89 metros. Fue parcelada y vendida, según los planos de parcelación. No obstante, siempre se conservó un espacio libre para el tránsito ganadero por la vía pecuaria. Al ser deslindada ésta a su paso por la parcela, el propietario no ha alegado en contra del deslinde.

2.- Otra visión distinta del tema la podemos encontrar con las Concentraciones Parcelarias. En este sentido, conviene tener en cuenta lo establecido en la Sección

Tercera del hoy derogado Real Decreto 2878/1978 de 3 de Noviembre por el que se aprobó el Reglamento de aplicación de la Ley 22/ 1974 de 27 de junio de Vías Pecuarias. En definitiva, se legisla la forma en que las vías pecuarias afectadas por expedientes de Concentración Parcelaria pueden verse alterado tanto su trazado como su anchura, restableciéndose dicho patrimonio en forma de parcelas de compensación.

Por otra parte, también conviene recordar lo establecido en su art. 50: "Las vías pecuarias existentes en un zona de concentración, conforme al nuevo trazado de ellas, tendrán la condición de bienes de dominio público, que señala el art. 1 de este Reglamento, y se considerarán como clasificados, deslindados y amojonados".

En la provincia de Granada, en esta década de trabajos de deslinde, se han encontrado los siguientes casos:

Se respeta la continuidad, pero no el ancho, y no se dan superficies de compensación:

Dólar: el "Cordel de Guadix a Almería", que atraviesa la zona, quedando reducido a vía pecuaria de 6,5 metros, equivalente al camino existente.

Se respeta la continuidad, se reduce la anchura y se dan parcelas de compensación:

Morélabor y Huéneja.

(Ver plano nº 3: Estrechamiento de la Cañada Real de los Potros y parcela de compensación)

Se respeta su trazado y anchura: Puebla de Don Fadrique, Ventas de Huelma, Sillar Baja (Diezma) y Darro.

TIPOS DE ALEGACIONES PRESENTADAS EN LOS EXPEDIENTES DE DESLINDE.

Seguidamente se analizan los distintos tipos de alegaciones que con más frecuencia se han presentado en el trámite de los expedientes de deslinde en éste tiempo.

A) Alegaciones que no reconocen la existencia de la vía pecuaria. Realmente, van contra el expediente de la clasificación que es el acto administrativo por el que se reconoce la existencia y demás características de la vía pecuaria.

En este caso se considera la alegación extemporánea al ser la clasificación un acto firme por haberse cumplido todos los plazos para recurrir debido al tiempo transcurrido desde la aprobación del expediente de clasificación que en la mayor parte de los casos fueron realizados entre los años 1.960 y 1.970 en la provincia de Granada.

También se alega que las clasificaciones de las vías pecuarias fueron realizadas en época "franquista", no democrática y por tanto no tienen valor administrativo. La respuesta es similar dado que se trata de actos administrativos firmes.

B) Alegaciones que aún reconociendo la existencia de la vía pecuaria clasificada, no están de acuerdo con el trazado propuesto en el expediente de deslinde. Estas alegaciones son puramente técnicas ya que lo que se pone en cuestión es el trazado exacto que tradicionalmente ha tenido la vía pecuaria en un punto o zona concreta del trazado. Se estiman o se desestiman de acuerdo con los antecedentes históricos encontrados, fotos aéreas antiguas y sobre todo con las manifestaciones de los "viejos del lugar" incluso por acuerdo entre los colindantes con la vía pecuaria.

C) Alegaciones que se fundamentan en la posesión de títulos de propiedad sobre los terrenos de la vía pecuaria. Este tipo de alegaciones son de tipo jurídico y habrá que apli-

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VIAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

car lo establecido en la legislación de vías pecuarias; especialmente el carácter de bien de dominio público, inalienables, imprescriptibles e inembargables, prevaleciendo el deslinde aprobado sobre las inscripciones registrales.

Así se considerará que las vías pecuarias no tienen porqué aparecer en los títulos de propiedad de las fincas por las que discurre o sus colindantes ya que son bienes independientes. No obstante hay muchos ejemplos que sí aparece la vía pecuaria con su nombre o similar como colindante con este dominio público.

Por otra parte el registro de la propiedad no garantiza las situaciones de hecho (superficie, linderos, etc).

En cualquier caso habrá que estudiar el contenido del título aportado, pudiendo darse el caso de que conste como lindero la vía pecuaria, o se exprese que la vía pecuaria atraviesa la finca o que cierta construcción se encuentra “en la vía pecuaria”. En este caso el título de propiedad inscrito avala la existencia de la vía pecuaria y su posible situación.

D)- Alegaciones de tipo administrativo.

-Existen una serie de alegaciones que se refieren a indefensión por no haber sido notificados personalmente.

-Otros casos con errores en la dirección postal, propietarios recientes cuyos datos todavía no aparecen en los registros, posibles errores en el catastro.

Estos casos quedan resueltos de acuerdo a la Ley de Procedimiento Administrativo, con los Anuncios en el Boletín Oficial de la Provincia, donde se publican los afectados cuyo titular o domicilio es desconocido.

Cuadro nº: 2 - Afectados presentes en los deslindes y alegaciones.

7- LAS VIAS PECUARIAS EN LA MEMORIA POPULAR.

El trámite de un expediente de deslinde, consta de varias fases: Estudio de la documentación histórica, antecedentes administrativos, confección de planos, etc, a través de los cuales se llega a conocer el trazado que tradicionalmente ha tenido la vía pecuaria y las vicisitudes que a lo largo de los años han ocurrido en torno a ella, como denuncias, juicios, sentencias, etc.

Sin embargo, a nuestro juicio, hasta que no se contacta con todos los afectados, colindantes, vecinos, ganaderos, guardas rurales, etc. y sobre todo con los ancianos, los viejos del lugar, los que “conocen las cosas del campo”, no se sabe si el trazado propuesto es o no acertado. Con un trazado correcto las alegaciones y recursos que se presenten serán mínimos.

Ha ocurrido a veces que no ha hecho falta explicar de qué se trata con “lo del deslinde”, “con lo de la vía pecuaria”. Ellos lo llaman por aquí “la realenga”, “la vereda”, “el paso”, “el camino Real”, “el paso real”.

Los habitantes de las zonas rurales han oído de sus antepasados que “el paso” no puede cortarse nunca, que hay que respetarlo. Saben, porque han visto pasar el ganado, por donde discurre la vía pecuaria, donde estaba el descansadero, quizás hoy desaparecido y las anécdotas ocurridas a lo largo de los años.

Las gentes que han nacido y crecido junto a una vía pecuaria lo saben, está incluido en lo que se llama “cultura popular”.

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

Pero ocurre que de estas personas cada vez quedan menos y para tomar datos de ese “archivo humano”, hay que buscar a los viejos pastores, acudir a las plazas de los pueblos o al “Hogar del Pensionista”.

Nosotros, a modo de ejemplo, damos algunos nombres que nos han ayudado en nuestro trabajo de identificación sobre el terreno de las vías pecuarias de Granada: El Trinca, El Monterilla, El Jaleante, Juan Pacá, y otros muchos.

Se ha dicho que aún estamos a tiempo de recuperar el patrimonio público de las vías pecuarias; pero el tiempo se acaba en la medida en que vayan desapareciendo los testigos que vieron pasar los rebaños o que ellos mismos la realizaron y que todavía hoy pueden decirnos cual es el trazado correcto en los expedientes de Deslinde. Es cierto que aún estamos a tiempo, pero debemos darnos prisa si no queremos perder este valioso patrimonio.

LAS VIAS PECUARIAS DESLINDADAS EMPIEZAN A APARECER INSCRITAS EN LOS REGISTROS DE LA PROPIEDAD Y EN EL CATASTRO. EL SIGPAC Y LAS VIAS PECUARIAS.

Se establece en el artículo 8 apartado 4 de la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias como una novedad legislativa, “La resolución de aprobación del deslinde será título suficiente para rectificar, en la forma y condiciones que se determinen reglamentariamente, las situaciones jurídicas registrales contradictorias con el deslinde. Dicha resolución será título suficiente para que la Comunidad Autónoma proceda a la inmatriculación de los bienes de dominio público cuando lo estime conveniente. En todo caso, quienes se consideren afectados por la resolución aprobatoria del deslinde podrán ejercitar las acciones que estimen pertinentes en defensa de sus derechos y solicitar la anotación preventiva de la correspondiente reclamación judicial”.

También se establece en el artículo 8, apartado 5: “Cuando los interesados en un expediente de deslinde aporten títulos inscritos en el Registro de la Propiedad sobre terrenos que pudieran resultar incluidos en el dominio público, el órgano que tramite dicho expediente lo pondrá en conocimiento del Registrador a fin de que por éste se practique la anotación marginal preventiva de esa circunstancia”.

La Ley 33/2003 de 3 de Noviembre del Patrimonio de las Administraciones Públicas, art. 36.1, establece que “Las Administraciones públicas deben inscribir en los correspondientes registros, los bienes y derechos de su patrimonio ya sean demaniales o patrimoniales, así como así como todos los actos y contratos referidos a ellos que puedan tener acceso a dichos registros”.

Hasta ahora, el dominio público de las vías pecuarias no se encontraba inscrito en los Registros de la Propiedad. Sin embargo, se han encontrado las inscripciones registrales y catastrales de unas fincas de compensación que fueron adjudicadas al ICONA- Vías pecuarias por estrechamiento de la Cañada Real de Los Potros en la Zona de Concentración Parcelaria de Laborcillas, pero sin embargo no se inscribió la vía pecuaria en sí.

(Ver documento nº 5 Inscripción registral de una parcela de compensación de concentración parcelaria).

Por tanto, paralelamente a los trabajos de deslinde, y una vez que se van resolviendo los expedientes administrativos, se procede a la inscripción en el Registro de la Propiedad al amparo de los preceptos legales citados.

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

Con el fin de iniciar este trámite novedoso, se elige un caso que, por su depuración administrativa, no planteara dudas al Registrador de la Propiedad.

La vía pecuaria en cuestión es la “Vereda de Húscar”, de 20,89 metros de anchura legal de 5.390 metros de longitud correspondiente al tramo que atraviesa la zona de Concentración Parcelaria de Casas de Don Juan en el término municipal de Puebla de Don Fadrique.

Como documentación previa, se dispone de la certificación de la Delegación Provincial de la Consejería de Agricultura y Pesca de Granada, por la que se informa de que esta vía pecuaria, según el Acuerdo de Concentración firme, respeta el trazado y anchura, habiendo quedado deslindado y amojonado, relacionándose a todos los colindantes.

Con esta certificación, y los planos correspondientes, previa su georeferenciación, se da comunicación al Catastro solicitándose la certificación preceptiva exigida por el Registrador de la Propiedad.

Se procede a redactar la descripción de la nueva finca a inscribir y se remite toda la documentación al Registro de la Propiedad correspondiente. Con fecha 10-4-2002 se emite la primera nota simple del Registro de la Propiedad de una vía pecuaria en la provincia de Granada.

(Ver plano nº 4 Croquis de la clasificación de la Puebla de Don fadrique).

(Ver plano nº 5 Trazado de la vía pecuaria en la zona de concentración parcelaria de “casas de Don Juan”).

(Ver plano nº 6 Vereda de Huescar antes de inscribir en el catastro).

(Ver plano nº 7 Vereda de Huescar después de inscribir en el catastro).

(Ver documento nº 6 Nota simple del registro de la propiedad de Huescar).

De forma similar y con fecha 2 de Enero 2004 se procedió a la inscripción de la vía pecuaria “Cordel de la Venta de la Lata”, en el término municipal de Albuñuelas, de 5.427 metros de longitud.

Estas inscripciones catastrales y registrales de los bienes de dominio público, poco a poco, se reflejarán a su vez en los títulos de propiedad de las fincas colindantes, cuando sobre ellas se realice alguna transmisión o sucesión y sean corregidos sus linderos.

Una consecuencia de todo lo expuesto es la consideración de las vías pecuarias en el SIGPAC a efectos de ayudas comunitarias:

La vigente reglamentación comunitaria establece que a partir del 1 de Enero de 2005 los estados miembros habrán de disponer de un sistema único de identificación de las parcelas agrarias como uno de los elementos del Sistema Integrado de Gestión y Control (SIGC) que también será exigible para la identificación de parcelas acogidas a cualquiera de los regímenes de ayudas.

El Sistema de Información Geográfica de Identificación de Parcelas Agrícolas (SIGPAC) se ha elaborado siguiendo la normativa comunitaria y empleando la metodología desarrollada por el Fondo Español de Garantía Agraria (FEGA) a partir de mapas y documentos catastrales y ha sido diseñado en soporte informático.

El SIGPAC tiene naturaleza de registro público de carácter administrativo dependiente del FEGA (Ministerio de Agricultura) y de las Consejerías competentes de las Comunidades Autónomas.

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

Entre la información de partida utilizada, se encuentran LAS VIAS PECUARIAS QUE HAN SIDO DESLINDADAS.

El uso asignado a las vías pecuarias en el SIGPAC es el de VIALES –Vía pecuaria.

Las vías pecuarias sólo se incorporan en el SIGPAC si ya han sido deslindadas, las haya incorporado ya catastro o las haya incorporado el SIGPAC directamente sin haberlo hecho catastro.

(Ver documento nº 7 Inclusión de las vías pecuarias en el SIGPAC).

LAS VIAS PECUARIAS EN LA NORMATIVA URBANÍSTICA DE LOS MUNICIPIOS: EJEMPLOS DE INTEGRACIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS.

Una gran parte de los municipios de la provincia de Granada no tenía planeamiento urbanístico cuando entra en vigor la Ley 3/95 de Vías Pecuarias.

Por tanto, también es novedoso para la legislación urbanística el respeto del dominio público pecuario haya o no tránsito ganadero, teniendo que incorporar al planeamiento los preceptos de la Ley estatal y del Reglamento autonómico.

Es en el trámite del expediente de Evaluación de Impacto Ambiental donde la Delegación provincial de la Consejería de Medio Ambiente informa e impone el respeto a la red de vías pecuarias.

Se exige que se contemple el trazado de las vías pecuarias clasificadas en el municipio de acuerdo con los planos y descripciones aprobadas.

En aquellos casos en los que se haya realizado el deslinde, se incorpora al planeamiento urbanístico el trazado definido por coordenadas U.T.M.

En cualquier caso, los terrenos de vías pecuarias se clasifican como no urbanizables de especial protección por legislación específica.

(Ver plano nº 8 Vías pecuarias representadas en el planeamiento urbanístico).

La normativa urbanística establecerá la solución que se adoptará para la vía pecuaria, bien sea integrándola como un espacio libre adicional o mediante un cambio de trazado si fuera imposible mantener el trazado original.

En un principio se ha notado un cierto recelo al respeto de este patrimonio por parte de urbanistas y promotores y en más de una ocasión, los trámites de autorización se han retrasado al no haberse contemplado la vía pecuaria.

Se han dado varios casos de urbanizaciones que han integrado la vía pecuaria ya desde el anteproyecto contemplándola como un valor añadido, como un elemento no ya patrimonial, sino ambiental y cultural, dispuesto de forma que permita por un lado un eventual tránsito ganadero y por otro, como parte integrante del paisaje, de los espacios libres y de comunicación de la ciudad con el campo, todo ello al servicio del ciudadano.

En estos casos, el ingenio y la imaginación del proyectista por un lado y la visión de futuro del promotor por otro, son fundamentales.

(Ver plano nº 9 Integración de las vías pecuarias en el plan parcial “urbanización Santa Barbara” en el T.M. de Loja).

(Ver plano nº 10 Integración de las vías pecuarias en el diseño de un campo de golf en el T.M. de Atarfe).

LAS VIAS PECUARIAS Y OBRAS PUBLICAS: EJEMPLOS DE REPOSICIÓN Y CRUCES DE VÍAS PECUARIAS.

Las distintas Administraciones competentes en obras públicas, durante años han llevado a cabo los proyectos sin preocuparse demasiado de cómo quedaba la red de vías pecuarias después de finalizadas las obras. Así nos encontramos carreteras hechas sobre vías pecuarias sin trazados alternativos, autovías y vías férreas sin cruces adecuados, embalses que cortan vías pecuarias sin que se haya dado una solución de continuidad.

Los pasos a nivel adecuados y perfectamente señalizados no se han realizado así como tampoco pasos a distinto nivel que permitan dar continuidad a la vía pecuaria.

Bien es verdad que al no estar deslindadas las vías pecuarias es más difícil su respeto. Desde la entrada en vigor de la Ley 3/95 de Vías Pecuarias, el panorama ha cambiado, no sin incidencias, pues siguen redactándose proyectos que no contemplan ni los presupuestos de expropiación de terrenos alternativos ni las obras necesarias para reponer la red de vía pecuarias.

Al igual que ocurre con la normativa urbanística, es en el trámite de Evaluación de Impacto Ambiental o Informe Ambiental cuando la Consejería de Medio Ambiente impone las condiciones establecidas en la legislación cuyo fin es el mantenimiento de las vías pecuarias, bien sea en su trazado actual o mediante los adecuados cambio de trazado.

Actualmente son numerosos los ejemplos de proyectos de obras públicas que garantizan el respeto a las vías pecuarias:

- Autovía del Mediterráneo.
- Eje ferroviario transversal de Andalucía.
- Autovía Granada-Motril.
- Carretera Otura-Santa Fé.

(Ver planos nº 11, 12, 13 y 14.- Casos de afección de vías pecuarias a proyectos de obras publicas).

(Ver anexo de fotos de distintas actuaciones de adecuación de vías pecuarias).

LAS RECUPERACIÓN DE LAS VIAS PECUARIAS Y EL CIUDADANO.

De forma paralela a la tramitación de expedientes de deslinde, durante los últimos años, se han llevado a cabo una serie de trabajos sobre vías pecuarias ya deslindadas cuyo objetivo es la adecuación de los itinerarios para poder establecer los usos compatibles y complementarios establecidos legalmente.

Así, podemos distinguir varias actuaciones:

a)- Balizamiento y señalización de vías pecuarias deslindadas, consistente en la colocación de una serie de balizas, señales indicativas, direccionales, complementarias y de inicio o fin de recorrido con el objeto de dar información a los usuarios sobre el trazado, lugares asociados, recorrido, etc. de cada vía pecuaria.

b)- Por otra parte, y mediante un convenio con el Ayuntamiento, se procedió al amonajamiento de la Vereda de Huescar en el término municipal de Puebla de D. Fadrique a su paso por la Zona de Concentración Parcelaria de Casas de D. Juan donde una vez inscrita dicha vía pecuaria en el Registro de la Propiedad, los escolares y voluntarios del municipio colaboraron en la señalización y limpieza de esta vía pecuaria.

CASUÍSTICA ENCONTRADA EN 10 AÑOS DE RECUPERACIÓN DE VÍAS PECUARIAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA

c)- Se ha llevado a cabo la señalización de un paso a nivel de vía pecuaria sobre una vía férrea, mejorándose las condiciones de seguridad en el punto de cruce.

d)- Durante tres años se ha realizado el proyecto denominado “PROYECTO DE ADECUACIÓN DE LAS VÍAS PECUARIAS QUE COMPONEN EL CAMINO DE LOS NEVEROS”, donde se han realizado actuaciones de limpieza, arreglo del camino, forestación, restauración de fuentes, construcción de área de descanso, sellado y forestación de vertedero de escombros, mirador, etc. Esta vía pecuaria discurre desde el casco urbano de Granada hasta el Parque Nacional de Sierra Nevada y era paso obligado de la ganadería trashumante que seguía la ruta Sierra Nevada-Granada-Córdoba.

e)- Sobre este mismo trazado de vía pecuaria, se ha realizado la guía didáctica denominada, “PROGRAMA DE EDUCACIÓN AMBIENTAL DIVULGACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN DE VÍAS PECUARIAS” cuyo objetivo es el crear una visión didáctica y pedagógica del espacio que se describe con el fin de que sirva a los usuarios de la misma para interpretar el lugar que visitan contribuyendo a crear una actitud ciudadana activa y comprometida con la conservación de las vías pecuarias y en general con los espacios de alguna forma protegidos.

f)- Actualmente se están ejecutando cuatro proyectos destinados a la adecuación de vías pecuarias de la AGLOMERACIÓN URBANA DE GRANADA, cuyas actuaciones comprende la limpieza de escombros y basuras, la forestación, arreglo de caminos y la señalización de los distintos recorridos.

RESUMENES DE
COMUNICACIONES GRÁFICAS

RECUPERACIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO

**María Teresa Garzón Calabrés. Ingeniera de Montes.
Asistencia Técnica de Tragsa de la Delegación de La Rioja.**

**Yolanda Delgado Pérez. Ingeniera de Montes.
Responsable de Programa del Iregua-Leza.
Dirección General de Medio Natural. Gobierno de La Rioja.**

Resumen.

Entre los años 2004 y 2005 se ha llevado a cabo la clasificación de la vía pecuaria Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Clavijo, perteneciente a la Red Principal de las Vías Pecuarias de La Rioja. A través de 12 expedientes de clasificación (uno por municipio afectado) y 48,05 kilómetros de longitud, éste tramo de cañada real clasificado con una anchura de 75 metros, discurre por líneas de límite municipal, atravesando cortafuegos, pistas forestales, ruinas de antiguas ventas y corrales de la montaña Ibérica Septentrional, en un entorno forestal y ganadero reflejo de la huella que la trashumancia ha dejado en estas tierras riojanas.

Introducción.

En el Decreto 3/1998, de 9 de enero, por el que se aprueba el Reglamento que regula las Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de La Rioja, se recoge en su anexo la Red Principal de las Vías Pecuarias de La Rioja que son aquellas que conectan con la Red Nacional de Vías Pecuarias. Con el número IV, se describe La Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Clavijo que forma parte de la Cañada Real del mismo nombre y junto con otros dos ramales (Munilla y Villarroja) van desde de las Sierras de Cameros en La Rioja hasta llegar a Sevilla.

Dicha cañada discurre por la divisoria de aguas de los ríos Iregua y Leza tiene dos tramos diferenciados según su entorno:

- Entorno forestal-ganadero, en el tramo desde Piqueras (en la muga con Soria) a Clavijo, con una anchura legal de cañada real de 75 metros y una longitud de 48,05 km.
- Entorno agrícola del valle del Ebro, en el tramo de Clavijo a Agoncillo, con una anchura variable entre 6 y 40 metros y una longitud de 20,5 km.

En su recorrido por tierras riojanas esta cañada en su tramo desde Piqueras a Clavijo penetra en La Rioja por el Alto del Prado en el término municipal de Lumbreras y coincide en 11 municipios con línea de límite de término municipal. Por ésta razón, se firmó un Convenio de colaboración entre el Centro de Información Geográfica del Instituto Geográfico Nacional y el Gobierno de La Rioja, sobre cooperación en materia de replanteo de líneas límites municipales que afectan a Montes de Utilidad Pública y vías pecuarias.

Los trabajos necesarios para el desarrollo de los expedientes de Clasificación de las vías pecuarias de los términos municipales afectados se encargaron a la empresa TRAGSA.

DESCRIPCIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO.

La vía pecuaria procede de Soria y comienza su recorrido en La Rioja en el mojón que divide las dos provincias y sus respectivos Términos Municipales: La Póveda y Santa Cruz

RECUPERACIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO

de Yanguas de Soria y Lumbreras de La Rioja, localizado en el paraje conocido como Alto del Prado.

Dicha cañada va por la cumbre, entre las lomas que dividen las vertientes cameranas y sorianas. Toma como eje el límite de las comunidades autónomas de Castilla y León y de La Rioja, en dirección norte, correspondiendo la mitad del ancho legal a cada comunidad autónoma.

En este primer tramo coincide con la vía V Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Munilla, hasta alcanzar Cerro Calvo, donde limita con el término municipal de Laguna de Cameros y Villar del Río (Soria) y a partir de aquí se bifurcan los dos ramales de la Cañada Real Soriana Oriental: el Ramal de Clavijo hacia el Oeste y el Ramal de Munilla hacia el Este.

A partir del término municipal de Laguna de Cameros, el eje de la cañada coincide con la línea límite replanteada por Instituto Geográfico Nacional (Plano 1).

Discurre por la divisoria de los valles Iregua y Leza, alternando pista forestal y corta-fuegos, con tramos cerrados por la vegetación. Cruza la carretera comarcal LR-250, a la altura del Collado de Sancho Leza, destacando los parajes Alto del Horquín, cerca del puesto de vigilancia de incendios, Venta Quemada, Venta Caída, Velandia y el Prado de Admuel.

Cruza otra carretera comarcal LR-245, esta vez a la altura del puerto de La Rasa, antes de internarse entre fincas abandonadas municipales y particulares en los municipios de Torre en Cameros, hasta el Alto de Cerroyera y en Viguera hasta Peña Saída. En estos tramos que no siguen la línea de término municipal replanteada por el I.G.N., nos encontramos con ruinas de antiguos corrales, un chozo de pastores, incluso un dolmen y otras antiguas ventas, como las de Almarza, Muro y Torre en Cameros antes de alcanzar el Barranco de Luezas, ya en los municipios de Soto en Cameros y Nalda.

Antes de llegar al valle, los últimos tramos de la cañada se caracterizan por ser zonas rasas al principio y repoblaciones de *Pinus nigra* y *Pinus sylvestris* al final. Nos encontramos en el recorrido con arquitectura funeraria prehistórica, mojones ubicados en antiguos dólmenes, en el municipio de Clavijo y fincas particulares en el municipio de Albelda de Iregua.

TRABAJOS REALIZADOS.

La Cañada Real Soriana Oriental, Ramal de Clavijo a lo largo de su 68,5 Km. afecta a 15 municipios, de los cuales se ha llevado a cabo la clasificación de 12 (un expediente de clasificación por cada término municipal), otro en Albelda de Iregua, actualmente en trámite y el resto en Ribafrecha y Murillo del Río Leza, sin clasificar, situados en la zona de valle invadido por cultivos agrícolas, donde disminuye su anchura antes de llegar al río Ebro en Agoncillo.

En el año 2003 se realizó la clasificación de las vías pecuarias colindantes con el río Leza en el término municipal de Agoncillo, entre ellas la citada cañada, de 4,14 Km. de longitud. Entre los años 2004 y 2005, se ha clasificado una longitud de 48,05 Km. de cañada, lo que supone la totalidad del tramo ganadero - forestal desde Piqueras a Clavijo. Por tanto, desde el año 2003, se ha clasificado 52,2 Km. lo que supone un 76% de su longitud total.

RECUPERACIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO

En su recorrido, limita con 15 montes: 2 particulares, uno de ellos en consorcio y siendo los 13 restantes Montes de Utilidad Pública: 10 de propiedad municipal, 2 de la Comunidad Autónoma de La Rioja y 1 de propiedad mixta. Por tanto en 45 Km. de su longitud, un 65,7% de su longitud total, la cañada limita con montes de Utilidad Pública, facilitando así los trámites de clasificación y posteriores trabajos.

ENTORNO DE LA CAÑADA.

En la descripción de la cañada se ha mencionado distintos parajes singulares, cabe destacar a su vez los distintos parajes que existen en sus proximidades.

En el ámbito religioso.

La Ermita de Santo Domingo de Silos en Laguna de Cameros, construcción barroca del siglo XVIII.

La Ermita de Santa Fe de Palazuelos (Albelda de Iregua), aunque se encuentra en el municipio de Clavijo, es el único resto que perdura de la desaparecida población de Palazuelos, siendo los albeldenses sus propietarios con la condición de subir una vez al año a visitarla. En el Siglo XVII el camino se hacía cantando Letanías y al llegar a la ermita se realizaba un responso en memoria de los habitantes que allí murieron de peste. Actualmente, se sube en romería y se reparte chorizo asado y chocolate a los visitantes.

La Ermita de Virgen de La Luz en Piqueras (Lumbreras), su nombre proviene del candil que se encendía para guiar a los pastores en la oscuridad.

En el ámbito histórico - cultural.

El Sepulcro del Collado del Mallo en Soto de Cameros, se trata de una arquitectura funeraria de las poblaciones prehistóricas del Neolítico y Calcolítico.

El Dolmen de Collado Palomero en Viguera.

Los Dólmenes de Peña Guerra en Nalda, donde se ubican los mojones replanteados por el I.G.N.

El Centro Interpretación de la Trashumancia en la Venta de Piqueras en Lumbreras.

El Corral del Cura en Clavijo actualmente en ruinas.

En el ámbito recreativo.

Las áreas recreativas de Venta de Piqueras en Lumbreras, Santa Apolonia en Laguna de Cameros y El Terreruelo en Muro en Cameros.

Cruce con el Sendero GR "Sierras de La Rioja" en su etapa de Ortigosa a Laguna de Cameros.

No existen pueblos en el tramo de cañada clasificado, aunque están muy próximos y conectados por pistas: San Andrés en Lumbreras, Laguna de Cameros, Pinillos, Ribavellosa en Almarza de Cameros, Torre en Cameros, San Román de Cameros y sus aldeas, Luezas en Soto en Cameros, Nalda, Clavijo y Albelda de Iregua.

Antiguamente era un Camino Real y existen diversas ventas en su recorrido como Venta Quemada, Venta Caída, Venta de Almarza, Venta de Muro o Venta de Torre de las cuales quedan ruinas en algunos casos.

RECUPERACIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO



Plano 1.

RECUPERACIÓN DE LA CAÑADA REAL SORIANA ORIENTAL, RAMAL DE CLAVIJO

ACTUACIONES A CORTO Y LARGO PLAZO.

Entre las actuaciones previstas tras la clasificación se encuentran:

- Propuesta de inclusión en la Red Nacional de Vías Pecuarias.
- Limpieza y desbroce de tramos cerrados por la vegetación (Almarza de Cameros) o coincidentes con cortafuegos (Laguna de Cameros - Lumbreras).
- Adecuación de tramos para uso recreativo, conexión con el sendero GR "Sierras de La Rioja" y áreas recreativas próximas.
- Señalización de los cruces con carreteras (LR-250 y LR-245) y el vial asfaltado (Clavijo- Albelda de Iregua).
- Enlaces con los pueblos más cercanos como Laguna de Cameros, Gallinero de Cameros, Trevijano en Soto en Cameros y Almarza.
- Restauración natural y plantaciones protectoras en terrenos colindantes con el río Leza (Agoncillo).

Bibliografía.

DESCRIPCIÓN DE LAS CAÑADAS REALES; 1984. Ed. El Museo Universal. 187: 93-94. Madrid

José Luis Pascual Cabrero
Diputación Provincial de Segovia

1. PRESENTACIÓN

La red segoviana de vías pecuarias constituye un legado patrimonial e histórico de indudable valor, en el que se recogen una diversidad de ambientes y paisajes con una potencialidad hasta la fecha insuficientemente conocida y, en consecuencia, poco aprovechada. El antiguo trasiego ganadero, entre las zonas de invernada y agostada, ha dejado paso en la actualidad a un tránsito de vehículos agrícolas y a un aprovechamiento ganadero marginal que no agota ni da buen cumplimiento a la multifuncionalidad que este tipo de infraestructuras ofrece. El declive de la ganadería y desaparición de muchos modos de vida tradicionales a favor de otros modelos más desapegados del terreno, han propiciado el deterioro paulatino de las rutas ganaderas trashumantes que, poco a poco, han ido desapareciendo a favor de otros usos ajenos a lo que genuinamente representan las vías pecuarias.

Por todo ello, desde la Diputación Provincial de Segovia, con la intención de dar a conocer, potenciar y preservar el uso alternativo de la red de Vías Pecuarias a su paso por la provincia de Segovia, en colaboración con diferentes instituciones, se redactó un proyecto que, a través de una experiencia piloto, revalorizara los recursos naturales y patrimoniales de los municipios por los que transcurre la CAÑADA REAL SORIANA OCCIDENTAL (Fig. 1) y que, al mismo tiempo, fuera soporte de una amplia gama de actividades de ocio y turismo de acuerdo con los principios de desarrollo sostenible.

2. OBJETIVOS

Es objetivo primordial de este proyecto el poder dar respuesta a una demanda, cada día más fuerte, así como preservar estas Vías como fuente de riqueza, concienciando a la población de su participación en tareas de mantenimiento. En este sentido se deben potenciar actividades que tengan efecto demostrativo y, por tanto, fácilmente trasladables a otras zonas de nuestra comunidad.

Segovia presenta una extensa red de vías pecuarias que vertebran su territorio atravesando hermosos y variados paisajes, donde destaca además la riqueza patrimonial de sus pueblos y comarcas. Por ello, actividades como el senderismo, el cicloturismo, las rutas a caballo, los itinerarios culturales y naturales son partícipes del carácter ecológico y alternativo de estas vías y objetivo de las actuaciones, pudiendo dar respuesta a una demanda creciente que no suponga conflicto con los usos prioritarios y que encajen dentro de las actuales tendencias de la sociedad: ocupación del ocio, turismo ecológico, educación ambiental, etc.

TRES son los objetivos generales marcados en el proyecto de ACONDICIONAMIENTO:

1. El aprovechamiento de nuestros recursos naturales y patrimoniales a través de su conocimiento, valoración y preservación.
2. Favorecer el contacto del hombre con la naturaleza y
3. Potenciar el uso complementario de estas vías.

3. ESTRUCTURA DE LOS TRABAJOS

3.1 Documentación

El trabajo documental ha sido fundamental para el desarrollo del proyecto, actuando tanto en el Tramo físico, realizando una prospección de campo con análisis de morfología cada 500 m., como en las zonas urbanas y periurbanas, realizando el análisis de recursos municipales en dos vertientes: una primera relacionada con los elementos singulares, denominado catálogo de edificios y espacios singulares; y una segunda denominada análisis de recursos locales dedicada a analizar los medios con que cuenta cada uno de los municipios: recursos humanos, infraestructuras, servicios y población.

Del proyecto global, denominado “PROGRAMA DE ACONDICIONAMIENTO DE LAS CAÑADAS REALES A SU PASO POR LA PROVINCIA DE SEGOVIA PARA EL APROVECHAMIENTO DE LOS RECURSOS AMBIENTALES Y TURÍSTICOS”, parecía conveniente el realizar una primera experiencia que pueda demostrar la viabilidad del planteamiento y, al mismo tiempo, que nos permitiera evaluar de una manera objetiva las fortalezas y debilidades del mismo. Para esta primera experiencia se seleccionó la cañada Real Soriana Occidental, que quedó dividida a efectos prácticos en cuatro tramos:

- Tramo I: El Espinar – Barrio de Revenga
- Tramo II: Barrio de Revenga – Gallegos
- Tramo III: Gallegos – Villarejo (Santo Tomé del Puerto)
- Tramo IV: Villarejo – Ayllón.

Esas tres fichas sirvieron de base para el desarrollo del resto del trabajo, pudiendo valorar elementos diferentes y su complementariedad a través de la heterogeneidad de los 14 municipios por los que atraviesa la Cañada en este Tramo II (fig. 2) : Gallegos, Aldealengua de Pedraza, Navafría, Torre Val de San Pedro, Santiuste de Pedraza, Collado Hermoso, Sotosalbos, Santo Domingo de Pirón, Basardilla, Torrecaballeros, Trescasas, Palazuelos de Eresma, San Ildefonso y la Entidad Local Menor de Revenga. De manera complementaria a estos trabajos se realizaron, aproximadamente, 500 fotografías del área de trabajo.

Por último decir que la elección de este tramo vino dada por sus peculiares condiciones ambientales, que contrastan con los de la Meseta Central. La elevación relativa de la Sierra, con desniveles de 1.000 a 1.500 metros sobre su base, introduce importantes variaciones ambientales lo que origina una gran diversidad de paisajes y hábitats. Al mismo tiempo tanto los elementos histórico artísticos que poseen (iglesias, ermitas, etc.), como la propia estructura y tipología de las viviendas rurales, pueden considerarse como un importante patrimonio cultural. Las construcciones agrícolas y ganaderas que sobreviven desde épocas pasadas completan este valioso patrimonio (lavaderos, esquileo, abrevaderos, tenadas, etc.) De todo ello destacamos la presencia del esquileo del marqués de Iturbietta o de Santillana, sin duda el más importante de los que existen en Segovia y que testimonia la antigua grandeza económica de esta provincia.

3.2 Actuaciones

Basándose en el proyecto en el uso complementario de la Red de Cañadas Reales las actuaciones se realizaron tanto en el trazado de la propia Vía como en los municipios que

ésta atraviesa, organizando el trabajo en tres áreas: señalización, recuperación de elementos pecuarios y difusión de los trabajos y de la vía.

A. Señalización, mediante el diseño de cinco tipos de señales de acuerdo con la información y de su situación respecto al municipio o a la Vía. La señal aporta información directa del propio tramo, informando y orientando a los usuarios y, dentro de los municipios, de sus elementos más significativos.

132 han sido las señales instaladas en estos 40 km. que permiten el acercamiento de los visitantes al medio. La señalización se ha realizado de una manera dual: de la vía al municipio y del municipio a la propia vía, promoviendo, a través del conocimiento de los elementos que lo constituyen, la adquisición de nuevas actitudes que compaginan lo puramente deportivo con lo cultural e histórico, facilitando el contacto entre los habitantes de la ciudad y de las zonas rurales.

Estas señales han sido repartidas de la siguiente manera: 16 del Tipo A; 21 del Tipo B; 2 del C, 61 direccionales Tipo D y 32 atriles del tipo E, lo que significa la minuciosa labor de prospección previa aludida y, al mismo tiempo, una valoración de nuestros elementos naturales y patrimoniales en su práctica totalidad.

B. Recuperación, de elementos pecuarios altamente significativos como son los Potros de Herrar, elementos tradicionales en los paisajes serranos.

C. Difusión del proyecto y de las Vías Pecuarias a través de exposiciones; de la elaboración de una página web; de una guía de campo de carácter gratuito y con una difusión de 6.000 ejemplares que han sido repartidos en las oficinas de Turismo e Instituciones; folletos; cartelería, CD's etc.

1. Exposiciones, se ha realizado una primera de presentación del proyecto en el Patio de Columnas Provincial, con asistencia al acto inaugural de la Excm. Consejera de Medio Ambiente, Dña. Silvia Clemente Municio, y de representantes del Ministerio de Medio Ambiente, celebrada desde el 11 al 25 de abril de 2003. Se configura con carácter itinerante, acercándola a otros puntos de la provincia fundamentalmente de los correspondientes al tramo.

2. Elaboración de una página web, diseñada en colaboración con el Campus segoviano de la Universidad Internacional SEK, a la que se accede desde la página oficial de la Diputación Provincial y a través del portal de la Universidad. www.dipsegovia.es

3. Elaboración de una Guía de Campo que permite un acercamiento al conocimiento de las Vías Pecuarias y a los municipios del tramo señalizado. Esta guía es de carácter gratuito y con una difusión de 6.000 ejemplares que serán repartidos en las oficinas de Turismo e Instituciones.

4. Elaboración de folletos y carteles de difusión masiva, es un acercamiento práctico al trabajo realizado.

5. Elaboración de un CD informativo, sirviendo de difusión y de presentación del proyecto.

CONCLUSIONES

La primera conclusión que podemos extraer del proyecto es la ya contrastada utilidad del planteamiento de señales, necesarias tanto para evitar su pérdida y ocupación progresiva como para fomentar nuevos usos y actividades que sean compatibles con el uso tra-

dicional, como son la utilización turística, recreativa y cultural.

La acogida y colaboración con el proyecto no puede ser más satisfactoria dado que a él se han sumado los ayuntamientos afectados; la Consejería de Medio Ambiente y su Servicio Territorial en Segovia, acompañando y asesorando a los técnicos de esta Diputación en el complejo entramado pecuario; las Universidades públicas y privadas de la provincia; los Programas Operativos de Desarrollo Rural de nuestro territorio provincial; la aportación documental y asesoramiento de la Fundación para la Ecología y Medio Ambiente. En definitiva, organismos, instituciones y fundaciones que han dado una visión global para su desarrollo y han demostrado de la efectividad de las colaboraciones interinstitucionales que favorecen a proyectos de estas características.

El respeto por las señales instaladas en el Medio Natural ha sido absoluta, no habiéndose producido ataque contra ellas, lo que puede demostrar la efectividad de la actuación.

Es necesario resaltar que esta iniciativa es un primer contacto, un proyecto piloto, de lo que pudiera ser una definitiva intervención de recuperación y uso de nuestras Cañadas Reales. Como consecuencia de estas primeras conclusiones se hace necesario señalar que, actuaciones como esta pueden ser continuadas en un futuro y, la experiencia de esta fase inicial, exportable al resto de Vías pecuarias y Verdes tanto de Segovia como del resto de nuestra Comunidad. Pudiendo ser, finalmente, un eje de desarrollo para nuestras zonas rurales.

PROPUESTAS FUTURAS

Por último, anotar que este proyecto se está haciendo realidad con la señalización de los tramos III (Gallegos–Villarejo) y IV (Villarejo–Ayllón), en cuya actuación se está trabajando en la actualidad. A su finalización quedarán, únicamente, unos 40 kilómetros de señalización complementaria, de los aproximadamente 142 kilómetros que componen el trazado segoviano de la Cañada Real Soriana Occidental.

Como propuesta de futuro inmediato, destacar la favorable acogida que esta iniciativa ha tenido en las instituciones provinciales de Soria y Ávila. Consecuencia de ello es la ampliación de la señalización a estas provincias con la redacción de un proyecto conjunto de recuperación de la Real Soriana Occidental. Con ello se cumple una aspiración de nuestros vecinos y visitantes de usar y disfrutar de estos espacios, bienes de interés y uso público, que complementan otras actuaciones para dar continuidad a la propia red.

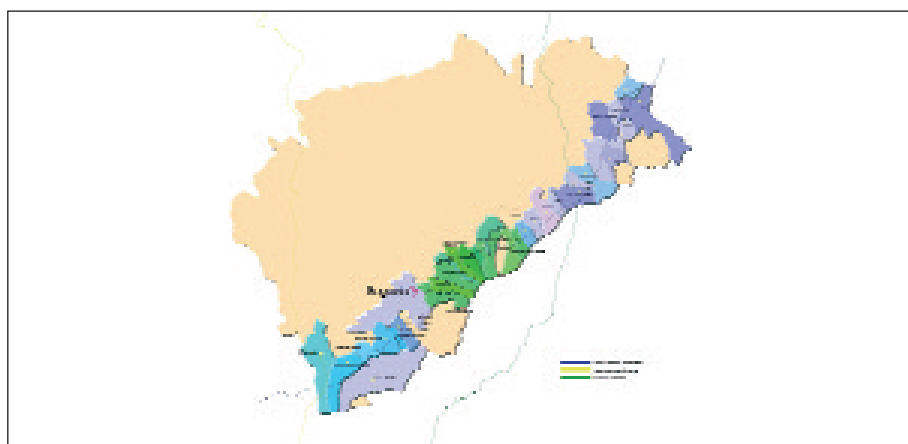


Fig. 1: La Cañada Real Soriana a su paso por Segovia



Fig. 2: Detalle de la zona de intervención



Fig. 3: Detalle de señalización

Esther Isabel Prada Llorente

Dr. Arquitecto, prof. Urbanística, Universidad SEK, Segovia

Resumen

Dentro del patrimonio histórico de nuestras comunidades, un pilar básico lo constituían las vías pecuarias como vertebradoras de la economía y pioneras del concepto de titularidad pública de un territorio. Los antecedentes de la pérdida de gran parte de este patrimonio cultural se fundamentan, tanto en la histórica conflictividad social en el uso de las vías pecuarias por agricultores y ganaderos, como en una pérdida progresiva de los valores naturales, culturales e históricos albergados en este patrimonio público. El marco de una sociedad rural, que viene transformándose progresivamente con un abandono constante y sin reestructuración, significa asimismo el cambio hacia un entendimiento urbano del territorio, del entorno, del paisaje, desarrollado fundamentalmente en los grandes núcleos de población. A la hora de actuar en el sentido de su recuperación sería fundamental, la identificación de las vías pecuarias en base a la experiencia de su existencia en el ámbito de los términos municipales, en tanto que unidades jurisdiccionales mínimas a escala territorial y una necesidad de aportarles unos usos e infraestructuras que, garanticen la sostenibilidad en el tiempo de este patrimonio. Es fundamental la recopilación de información histórica, bibliográfica y oral, y la exhaustiva investigación para la delimitación de este dominio público. En este sentido, la tesis doctoral de la autora que suscribe y relativa al paisaje agrario de la comarca de Sayago, ofrece un ejemplo del uso tradicional sostenible de las servidumbres pecuarias y las consecuencias de intervenciones destructivas que, actuando con una considerable indiferencia respecto a su soporte territorial, contribuyen a la pérdida de este patrimonio.

Descriptor: Servidumbres pecuarias. Medio rural. Propiedad de la tierra. Rotación de cultivos. Antropología cultural. Paisaje como recurso. Desarrollo sostenible.

1.- Las servidumbres pecuarias en Sayago: un paisaje cultural comprendido como síntesis del territorio

La presente comunicación establece una breve aproximación al paisaje cultural de la comarca de Sayago en la frontera con Portugal al SO de la provincia de Zamora, a través de la información relatada para un municipio concreto, Escuadro, en relación a las servidumbres pecuarias que lo atraviesan. Éstas, constituyen la totalidad de su red caminera y los valles comunales entre tierras de labrantío, en un equilibrio sostenible entre actividad agrícola y pecuaria, proveniente desde época celta en que los pueblos vacceos y vetones ocuparon dicho ámbito geográfico.

El paisaje cultural sayagués, entendido como síntesis del territorio porque se formaliza a través de las diferentes estructuras que lo integran, viarias, de propiedad de la tierra, de cultivos, de poblamiento, construidas por el hombre sobre el medio físico en el que se asienta, tiene como fundamento creativo la vida y el trabajo de la gente que a lo largo de siglos ha habitado

este territorio, esta zona periférica y “rayana” con Portugal que, precisamente por su aislamiento geográfico y subdesarrollo demográfico, ha conservado prácticamente hasta nuestros días estructuras de su paisaje que nos indican como debió ser el desarrollo de la vida y su hábitat.

Basado en la tesis doctoral de la autora que suscribe: Sayago, evolución histórica y proyección futura de su estructura territorial, en la que se describen con base en las escalas territorial, urbana y arquitectónica, todos y cada uno de los elementos de formación de este paisaje, las servidumbres pecuarias del municipio elegido como ejemplo de aplicación en dicho trabajo de investigación, representa uno de los elementos básicos para el entendimiento de la escala territorial en el ámbito de la unidad jurisdiccional mínima o municipio. Es en la escala urbana, en el núcleo de poblamiento, donde se encuentra el origen de la red caminera, dado que es entre la tipología dispersa de edificaciones y tierras de cultivo, donde aparecen los espacios habilitados para el tránsito, más que de personas, para carros y animales, que se ramifica por el ámbito municipal enlazando todos los poblamientos pertenecientes a Tierra de Sayago.

La casa de labranza o unidad básica de aprovechamiento agrícola con sus tierras y dependencias específicas tanto para actividades vivideras, de transformación de productos, como agrarias, también refleja en su distribución, todas aquellas tareas relacionadas con la cabaña ganadera, actividad económica fundamental de la comarca de Sayago.

2.- La red caminera, estructura básica de la escala territorial: evolución en una unidad jurisdiccional mínima

Las vías pecuarias o vías para tránsito de ganado en Sayago, llevan a habilitar espacios entre las tierras cultivadas permitiendo la marcha de los rebaños, compaginando la “rotación de los cultivos de año y vez o al tercio”, la “derrota de mieses” y la partición de la “hoja” con la cabaña ganadera existente, tradicionalmente ovejas merinas, algunas churras, vacas sayaguesas, cerdos, asnos y en menor medida caballar.

El deslinde de las cañadas, caminos pastoriles y servidumbres pecuarias del término municipal elegido como ejemplo de aplicación, Escuadro, fué acordado por su Ayuntamiento con fecha diecisiete de Febrero de 1902. Asimismo, un oficio de la Alcaldía de 1871, ambos certificados en 1927 por D. José López y Pérez Hernández, arqueólogo y archivero de la Asociación General de Ganaderos del Reino, describe como tales servidumbres todos los caminos del término (Archivo del Servicio de Bienes y Patrimonio Forestal del Ministerio de Medio Ambiente).

En 1909 se confecciona el primer plano de la red caminera de Escuadro por parte del Instituto Geográfico y Estadístico, sobre el que posteriormente aparecerán las primeras divisiones catastrales en polígonos, gráficos que se denominarán pañoletas.

Por otra parte, las praderas de aprovechamiento comunal del pueblo de Escuadro, fueron deslindadas como cañadas y descansaderos en 1928, según consta en el expediente de deslinde del monte Comunal catalogado con el nº 62 de los de utilidad pública de la provincia de Zamora.

Muy ligados o próximos a estas vías pecuarias aparecen en el territorio, elementos arquitectónicos como los chozos o casetas de pastores, construcciones circulares de piedra granítica de posible origen celta en cuanto a su tipo de construcción y fuentes con pila,

también labradas en piedra granítica como abrevaderos para el ganado. Muchas de estas pilas también existen en las casas de los núcleos de poblamiento, son elementos reutilizados, sarcófagos de épocas anteriores encontradas algunas de ellas labrando la tierra.

El estado de los caminos era pésimo y su conservación y construcción dependía en Sayago de los trabajos comunales denominados jeras (Información oral. J.M.Árguedas, 1968).

Las faenas comunales o jeras suponían el trabajo de la comunidad para la conservación de los servicios públicos. El cuidado de los caminos, las fuentes, la buena conservación de las eras, el arreglo del monte, eran trabajo de faena, convocadas por el Ayuntamiento correspondiente con la frecuencia considerada por la municipalidad, consistiendo dichas faenas en la compostura de estos servicios, su limpieza y arreglo, con la participación de todos los vecinos aunque con el paso del tiempo cada vez en menor número, no asistiendo por ejemplo los más pobres dado que no se beneficiaban de los pastos y de las fuentes, por no tener cabaña ganadera.

Los alcaldes de los municipios no demostraban mayor empeño porque las faenas, fajinas o jeras se cumplieran: ¿ Que clase de rigor debemos emplear contra los vecinos que no acuden a realizar los trabajos que siempre han estado acostumbrados a cumplir para la conservación de los servicios que sólo a ellos beneficia?. Si no asisten a cumplir con esa costumbre no los podemos obligar por la fuerza, puesto que es cosa de ellos. Bastante tenemos con su resentimiento porque los presionamos para que asistan las fajinas de beneficio común, como las de la escuela y del bosque. (J.M^a.Árguedas, 1968)

El mal estado de los servicios comunales era consecuencia del relajamiento del tradicional entusiasmo del vecino por las faenas, iniciándose los reclamos para que el Ayuntamiento empezara a ocuparse de ellos en la mayoría de los pueblos hacia 1960, al tiempo de la quignonización o supresión comunal de la propiedad territorial.

Los puentes envejecen, se desmoronan por los bordes, los muros de las orillas se vienen abajo, como si el pueblo no tuviera ya ánimo para componerlos, los caminos por lo consiguiente. Se acuerdan de ellos únicamente poco antes de la cosecha; pero no los terraplanan bien, no los arreglan como Dios manda; únicamente cortan las ramas de los árboles y arbustos que estorban al paso de los carros, el piso queda igual y las pobres vacas sufren arrastrando los carros por sobre huecos y morros (J.M^a Árguedas, 1968).

Comparando el primer plano de la red caminera de 1909 con el M.T.N. E: 1/50.000 de 1945, se aprecia que no ha habido modificaciones o cambio de uso en cuanto a la utilización de dichos caminos, modificación que sí ha existido respecto a la hoja 424 E: 1/25.000 realizado en 1987.

El camino de la Aceña pierde su uso al desaparecer el objeto por el que existía, la aceña ubicada en el Tormes y sumergida bajo el embalse de Almedra. Pierden su uso también caminos dirigidos a otros núcleos de población, Fresno, Figueruela, Viñuela y Almeida, ubicándose sobre estos dos últimos la única carretera, de macadam, que comunica Escuadro con los núcleos más próximos, Viñuela y Almeida, desde los años sesenta. De igual forma, caminos que atravesaban el término y que servían de enlace entre otras poblaciones, dejan de utilizarse, camino de Almeida a Alfaraz o travesero señalizado en el M.T.N. E: 1/25.000 como colada de Alfaraz, camino de Almeida a Viñuela, cami-

no de Alfaraz a Fresno, quedando solamente como sendas dentro del término municipal en tanto que servidumbres pecuarias en partes de su trazado, dependiendo de la utilización y aprovechamiento de las tierras de cultivo y pastos próximos a ellos.

Con la venta y parcelación de una parte de la dehesa de Macadina en 1940, adscrita a la municipalidad del lugar de Escuadro, surgen nuevos trazados incorporándose parte de la antigua red caminera reutilizada para la nueva función.

La modificación de todos los caminos, servidumbres pecuarias, que de forma radial parten de un asentamiento, es un proceso que se ha forjando durante los últimos cincuenta años.

La concentración agraria perpetrada en el año 2000, ha supuesto asimismo una intervención que ha actuado sin tener en cuenta los componentes territoriales que constituyen su propia morfología, ni cuál ha sido su formación y crecimiento, que ha modificado sustancialmente tanto la primitiva estructura viaria, como la parcelación de las tierras adscritas a este término, que no ha respetado la lógica del troceamiento ni la delimitación del cortineo con sus antiquísimas cercas o paredes de piedra, ni gran parte de los caminos y vías pecuarias existentes.

Amén los criterios seguidos para una nueva ordenación, productividad, adjudicación títulos de propiedad o parcelaciones de mayor superficie, se deberían tener en cuenta otros factores relativos a las formas de la estructura de un territorio configuradas a lo largo de siglos, ya que el territorio, no es un territorio a repartir, es un hecho concreto, diverso, específico e histórico, que genera un paisaje concreto suponiendo éste, uno de los recursos económicos fundamentales para el futuro sostenible del medio rural.

3.- Transcripción de lo relatado por un informante de Escuadro en relación con la actividad ganadera del municipio.

Esta información, documenta una actividad relacionada con las servidumbres pecuarias y los trabajos que conlleva dicha actividad hasta la década de los años setenta y primeros ochenta del pasado siglo, fecha en que comienzan a desaparecer dichos trabajos en la comarca de Sayago y en el municipio concreto de Escuadro, cuyo poblamiento consta actualmente de unos treinta vecinos.

En “Fuente la Laguna” había un camino que iba de Almeida a Alfaraz, “camino Travesero”, de unos 12 a 14 metros de anchura, por el que pasaba ganado de “afuera” no de los vecinos. Al borde de este camino se situaba la “cortina” denominada “zamorana” que servía de descansadero para las personas y ganados que por ese camino atravesaban el término. El resto de caminos era para las gentes y ganados del municipio con el ancho de un “carro” o “carro y medio” aproximadamente, los denominados caminos vecinales, todos ellos servidumbres pecuarias. Los ganados con los que se trabajaba, convivían y abastecían a los vecinos del municipio, vacas, ovejas, cerdos y burros. El “camino Figueruela” por ejemplo, por él iban sobre todo, vacas, que iban al “Bardal” a comer todo el día y por la tarde de vuelta. Este camino estaba todo hundido por el paso de los animales, quedando barrancos en las “paredes” de los bordes hasta un metro y medio de altura por debajo de ellas. Se supone que al principio el camino estaba enrasado pero con el paso de los años y los animales, se había hecho ese “hoyo” tan profundo. El “camino

Macadina” y el “camino de la Perrillera” para las ovejas.

El día 13 de Junio, día de san Antonio, se esquilaban las ovejas, todas en un día para evitar que estuviesen más tiempo sin comer. Todas las ovejas del pueblo estaban juntas, a cargo de tres pastores, cada uno con su zagal. Uno de ellos y un zagal, cuidaban las de unos vecinos, otros dos pastores y dos zagales, las del resto que tenían parte en la dehesa...

Las primeras, pastaban solamente en los comunales del término, las segundas, tanto en esas tierras como en la dehesa. Todas ellas iban de “agostadero” a Tierra del Vino durante cinco meses, de Julio a Noviembre, hasta que comían la hoja de la viña, a su vuelta, las ovejas parían.

Las ovejas que estaban al cargo de un pastor, una “pearra”, estaba compuesta por cinco “atajos” cada uno de ellos con unas cien ovejas, formaban un total de unas quinientas ovejas. Las que estaban al cargo de dos pastores suponían veinte atajos, cada uno de los veinte que compró la dehesa, organizados en dos pearas, con un total unas dos mil ovejas.

El día del esquila, se juntaban todas ellas en un corral del “Barrero”. Cada vecino separaba las suyas, llevándoselas a su casa y metiéndolas juntas en un “comedero”, “pajar”, o lugar cerrado y oscuro en torno al corral para que sudaran. Una a una se sacaban a la “carretera” o “tenada”, a la sombra, para realizar el esquila. No se podía hacer al sol, porque la lana se secaba y pesaba menos. Se realizaba con tijeras empezando por las patas delanteras, cuello, lomo, tripa y por último las patas traseras.

La lana esquilada se “avellonaba”, se hacía el “vellón”, enrollando la de una oveja, tenía aproximadamente 4 Kg. de peso. Esta lana se guardaba en un sitio oscuro y seco, apelmazándola, poniéndola piedras encima, hasta que llegaban los “laneros” que aquí venían de Ledesma, en Salamanca.

De colores blanca y merina, que casi todas las ovejas lo eran, menos algunas “churras”, algún “vellón” se dejaba en la casa para hilar su lana, lo hacían las mujeres, ellas tenían que lavarla y tratarla para poder tejer a lo largo del año, calcetines, bufandas, jerseys y guantes, las mantas se hacían en los batanes.

La forma de compaginar la actividad agraria y pecuaria se producía a través de la organización comunal del trabajo y la tierra.

Primero pastan en los valles las vacas y después, las ovejas, porque las primeras no lo hacen por aquellos lugares por donde han pasado estas últimas. A primeros de Mayo se “soltaba la hoja” para las vacas en aquellos valles situados en “los panes” o tierras sembradas, mientras que en los valles y tierras del barbecho estaban las ovejas.

Los valles de la “hoja” sembrada o “panes” eran pastados durante quince días aproximadamente pasados los cuales, se “guardaba”. A finales del mismo mes de Mayo, se “soltaban los valles” otra vez más para las vacas con la misma duración de tiempo para el pasto.

Finalizada la siega en el mes de Julio se “soltaba la espiga” –el espigadero-, para toda la cabaña ganadera del municipio y esta vez en todo el término, es decir, en las dos “hojas”, “panes” y barbecho hasta la llegada de la siembra en el mes de Octubre, en la “hoja” correspondiente de ese año es decir, en el anterior barbecho.

Bibliografía

ÁRGUEDAS, J.M (1987). Las comunidades de España y del Perú, Perú. Primera edición 1968. Universidad Mayor de San Marcos. Ed.: Ediciones Cultura Hispánica, Instituto de Cooperación Iberoamericana y Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

COSTA, J. (1915). Colectivismo agrario en España. Biblioteca Costa. Madrid.

MADOZ, P. (1845-1850). Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en ultramar, vol. Zamora. Reproducción facsímil parcial. Madrid. D.G.E.H de Castilla y León. Vol. Zamora. Ed. Ámbito. Valladolid. 1984

MANGAS NAVAS, J. M. (1992). Vías pecuarias. Instituto Nacional para la conservación de la Naturaleza.

SÁNCHEZ GÓMEZ, L.A. (1992). Sayago. Ganadería y comunalismo agropastoril. Zamora. Caja España.

___ (1993). Las dehesas de Sayago. Explotación, trabajo y estructura social. Zamora. Caja España.



CONCLUSIONES GENERALES
DEL CONGRESO

CONCLUSIONES GENERALES CONGRESO

CONCLUSIONES GENERALES

1.- Las vías pecuarias constituyen un valioso patrimonio natural y cultural de carácter público, cuya magnitud y singularidad demandan la elaboración de una estrategia operativa de ámbito nacional que, coordinada por la Administración General del Estado, sirva de referencia a las Comunidades Autónomas para la asunción de directrices y la puesta en práctica de planes y programas específicos.

2.- Se considera imprescindible la institucionalización de un Comité de Vías Pecuarias, que, con carácter permanente, y adscrito a la Comisión Nacional de Protección de la Naturaleza, asuma la coordinación de tareas entre las unidades administrativas competentes de la Administración General del Estado y de las Comunidades Autónomas.

3.- Debe aplicarse con todo rigor la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, de cuyo cumplimiento resulta inaplazable la clasificación urgente de las vías pecuarias que aún no lo han sido. También es necesario impulsar el desarrollo normativo de dicha Ley, tanto por la Administración General del Estado como, en su caso, por las Comunidades Autónomas.

4.- Con el fin de evitar disparidades en el tratamiento administrativo de las vías pecuarias, con la consiguiente disfuncionalidad operativa, es imprescindible la adopción de criterios homogéneos en su determinación física, así como la uniformización de los sistemas de representación gráfica y la elaboración de una base de datos unificada. Reviste especial importancia la incorporación de la documentación gráfica y descriptiva generada en dichos procesos al Catastro y al Registro de la Propiedad.

5.- Las vías pecuarias, por su estructura reticular, resultan de gran utilidad en la vertebración del territorio, debiéndose integrar con garantías de preservación en cualquier modelo de planificación que afecte a la ordenación del mismo, ya sea de carácter urbano o de carácter rural. Asimismo, las vías pecuarias deben ser tenidas en cuenta en la evaluación ambiental de programas, planes y proyectos.

6.- Es imprescindible prestar apoyo al tránsito ganadero por las vías pecuarias y estimular las iniciativas que promuevan los nuevos usos sociales de las mismas, todo ello en el marco del Plan Estratégico de Desarrollo Rural.

7.- Se debe fomentar la actividad de los agentes sociales que, en sus diferentes ámbitos de actuación, promuevan la defensa, el uso y el disfrute de las vías pecuarias. En el ámbito profesional, convendría impulsar la creación de la Asociación Nacional de Ganaderos Trashumantes.

CONCLUSIONES GENERALES CONGRESO

8.- Resulta del mayor interés la creación de un Centro Nacional de la Trashumancia y de las Vías Pecuarias que, emplazado en algún sitio de especial relevancia histórica, esté dedicado a la investigación y sirva como lugar de encuentro para la celebración de eventos e intercambio de información. Así mismo, debe apoyarse la creación de museos de la trashumancia de ámbito regional y local.

9.- La Red Española de Vías Pecuarias es merecedora de reconocimiento institucional por diferentes organismos internacionales, ante los que se debería proponer su declaración como figuras de especial protección. En particular, debe recabarse de la UNESCO su declaración como Patrimonio de la Humanidad y del Consejo de Europa como Itinerario Natural y Cultural Europeo.

10.- Se deberían habilitar foros adecuados que faciliten el intercambio de información sobre vías pecuarias, y, en particular, aprovechar las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías para conseguir la máxima difusión posible. También se insta la celebración del II Congreso Nacional de Vías Pecuarias en el año 2010.



DESCRIPCION
VISITA
TECNICA

VISITA TÉCNICA

VISITA TÉCNICA: Sábado, 7 de mayo de 2005

CAÑADA REAL SORIANA OCCIDENTAL EN LA PROVINCIA DE SEGOVIA

**Andrés Gallego Sanz (Servicio Territorial de Medio Ambiente de Segovia.
Junta de Castilla y León)**

**José Luis Rubio García (Dirección General para la Biodiversidad.
Ministerio de Medio Ambiente)**

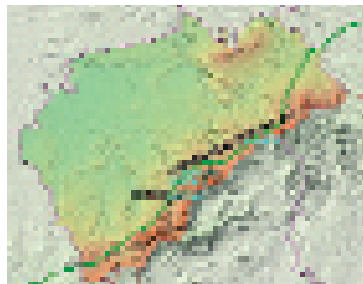
La Cañada Real Soriana Occidental, integrante de la Red Nacional de Vías Pecuarias, discurre por las provincias de Soria, Segovia, Ávila y Salamanca. A lo largo de su recorrido se cruza con otras cinco de las grandes Cañadas Reales de la Mesta, lo que le otorga una función de eje distribuidor del ganado trashumante.

Su trayecto por la provincia de Segovia es de unos 140 kilómetros de longitud, faldea las Sierras de Ayllón, Somosierra y Guadarrama, donde también se conoce con el nombre local de Cañada de la Vera de la Sierra.

Dicho trayecto reúne una serie de características de interés para la jornada con la que concluye el Congreso:

- Buen estado de conservación general.
- Proximidad a Madrid
- Ejemplo de recuperación mediante colaboración interadministrativa.
- Disposición de valiosos elementos asociados a la cultura trashumante en tramos relativamente próximos entre sí.

La visita técnica se desarrolla a lo largo de toda la jornada y en ella se muestran y explican aspectos variados relacionados con las vías pecuarias y la trashumancia. Se abordan temas técnicos, administrativos, ganaderos, culturales, ecológicos, de ordenación del territorio y de desarrollo rural.



VISITA TÉCNICA

DESCRIPCIÓN DE LA VISITA TÉCNICA

9:00 h Salida de Madrid en autobús. Se accede a la provincia de Segovia por la carretera A-1 y el puerto de Somosierra. Una vez en esa provincia, y ya en la carretera N-110, se avanza de forma sensiblemente paralela a la Cañada. Se aprovecha el viaje para dar algunas explicaciones e incluso para mostrar algún audiovisual.

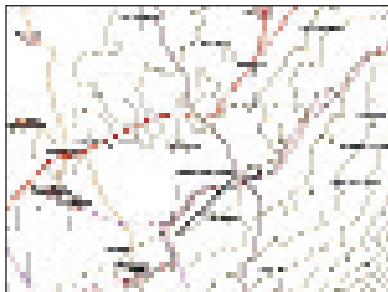
10:45-11:00 h Llegada al término municipal de Arcones y recepción por parte de las autoridades municipales.

11:00-12:45 h Recorrido a pie por la Cañada Real a lo largo de unos 5 kilómetros entre Arcones y Prádena. Este tramo, que conecta los dos municipios mencionados, es de gran belleza escénica y discurre entre montes de utilidad pública poblados de sabina albar y pino silvestre. En el trayecto existe un descansadero de ganado.

A lo largo del recorrido se efectúan dos paradas.

En la primera se explican aspectos técnicos y administrativos del deslinde, amojonamiento y señalización de la Cañada, trabajos realizados al amparo del convenio firmado entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Junta de Castilla y León en 2000.

La segunda parada tiene lugar en un punto que ofrece una vista panorámica de la cañada integrada en el territorio, donde se comentan aspectos ecológicos del medio natural en el que está inserta. Asimismo se trata sobre los usos actuales que tiene la cañada y la labor de vigilancia de la misma. Cierta plantación sobre una parte de la cañada, ofrece la oportunidad de debatir sobre su consideración como uso compatible o bien como ocupación temporal. En la línea divisoria de términos se puede observar cómo se ha resuelto el paso libre por la vía a través de instalaciones que acotan la propiedad y usos colindantes.



VISITA TÉCNICA

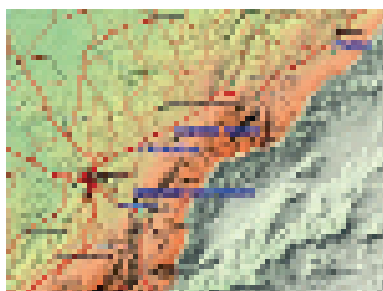
12:45-13:15 h Llegada a Prádena. Bienvenida de las autoridades municipales y refrigerio.

13:15-13:45 h Traslado desde Prádena al Rancho de Alfaro, término municipal de Santo Domingo de Pirón.

13:45-14:30 h Rancho de Alfaro. Este inmueble, hoy en día en deficiente estado de conservación, se halla próximo a la Cañada y tiene un gran interés como instalación donde se practicaba el esquila y el lavado de lanas. En esta parada se explica el funcionamiento e importancia de este tipo de asentamientos.

Tras la explicación, se recorre un pequeño tramo a pie hasta la Cañada, que en este paraje está muy bien delimitada por muros de piedra que definen con claridad su gran anchura. Se puede observar la ocupación de una conducción de gas.

Finalmente, representantes de la Diputación provincial de Segovia explican sobre el terreno algunas actuaciones emprendidas por dicha institución para el acondicionamiento turístico de la Cañada y su repercusión en el desarrollo rural de la zona.



14:30-14:45 h Traslado al Rancho de Esquila de Cabanillas del Monte.

14:45-15:30 h Visita al Rancho, que goza de un estado de conservación único para este tipo de construcciones y con elementos de alto interés histórico y ganadero.

15:30-17:30 h Comida en el citado Rancho con menú tradicional de la comarca.

17:30-17:45 h Traslado al término municipal de Palazuelos de Eresma.

17:45-18:30 h Se realiza un último y breve recorrido por la Cañada en las inmediaciones del embalse del Pontón, sobre el río Eresma, partiendo de un descansadero desde donde se puede apreciar el papel que juega aquella en la ordenación de los usos del territorio. A lo largo del paseo, de aproximadamente un kilómetro de largo, se pueden observar distintas ocupaciones de la vía pecuaria (líneas eléctricas y de gas) e incluso algunas intrusiones en la misma.

A mitad de recorrido, la Cañada entronca con un cordel que conduce a la sierra. En este punto, ambas vías pecuarias han sufrido una modificación de trazado debido al citado embalse, cuya construcción obligó a realizar una modificación de trazado de la Cañada,

VISITA TÉCNICA

lo que incluyó el traslado del puente original aguas abajo de la presa, por donde actualmente discurre la misma.



18:30-19:00 h Traslado a la ciudad de Segovia.

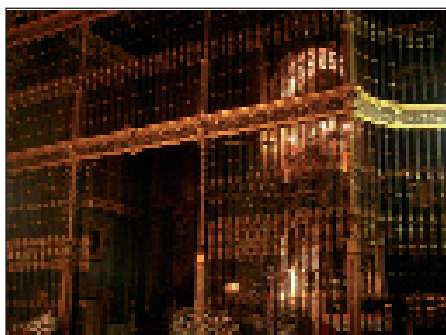
19:00-20:00 h Visita puntual a la ciudad de Segovia, donde la industria lanera y textil asociada a la ganadería trashumante tuvo una importancia decisiva en el auge municipal durante los siglos XV y XVI.

Ya en los alrededores a la ciudad puede apreciarse desde el autobús el monumento dedicado al pastor, justamente en el punto donde el Cordel de Santillana penetra en aquella. Posteriormente se pasa por la plaza del Azoguejo. En esta plaza, descansadero de ganado ovino y punto de confluencia de cuatro vías pecuarias, se encuentra el famoso acueducto romano, uno de los monumentos más notables de nuestro patrimonio histórico. Cerca de esta plaza se encuentra la Casa del Sello, edificio civil ligado también a la industria lanera.



VISITA TÉCNICA

La prevista visita al Santuario Nuestra Señora de la Fuencisla, patrona de Segovia, no se pudo llevar a cabo debido a unos desprendimientos de rocas y que afectaron gravemente al mismo. Nuestro interés por el Santuario estriba en la singularidad de la verja interior (siglo XVIII) que se costeó, tal como en ella figura, a expensas del gremio de cardar y apartar, profesiones netamente ligadas a la ganadería ovina. Además, desde la explanada del Santuario se goza de una de las vistas más imponentes de la ciudad, que es la del alcázar alzándose sobre la confluencia de los dos valles que delimitan el casco histórico.



20:00 h Regreso a Madrid por la carretera AP-61, pasando por Los Ángeles de San Rafael y el túnel de Guadarrama. De esta forma se completa un itinerario aproximadamente paralelo al de la Cañada de estudio en la provincia de Segovia. En este último trayecto de vuelta se aprecia la discontinuidad de la cañada en su intersección con las grandes infraestructuras de transporte, como es la propia autopista por la que se regresa a Madrid.

21:30 h Llegada a Madrid, fin de la visita técnica y del Congreso.

NOTAS

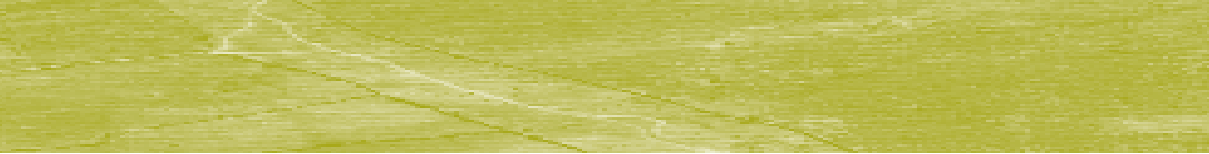


NOTAS

NOTAS



NOTAS



NOTAS

